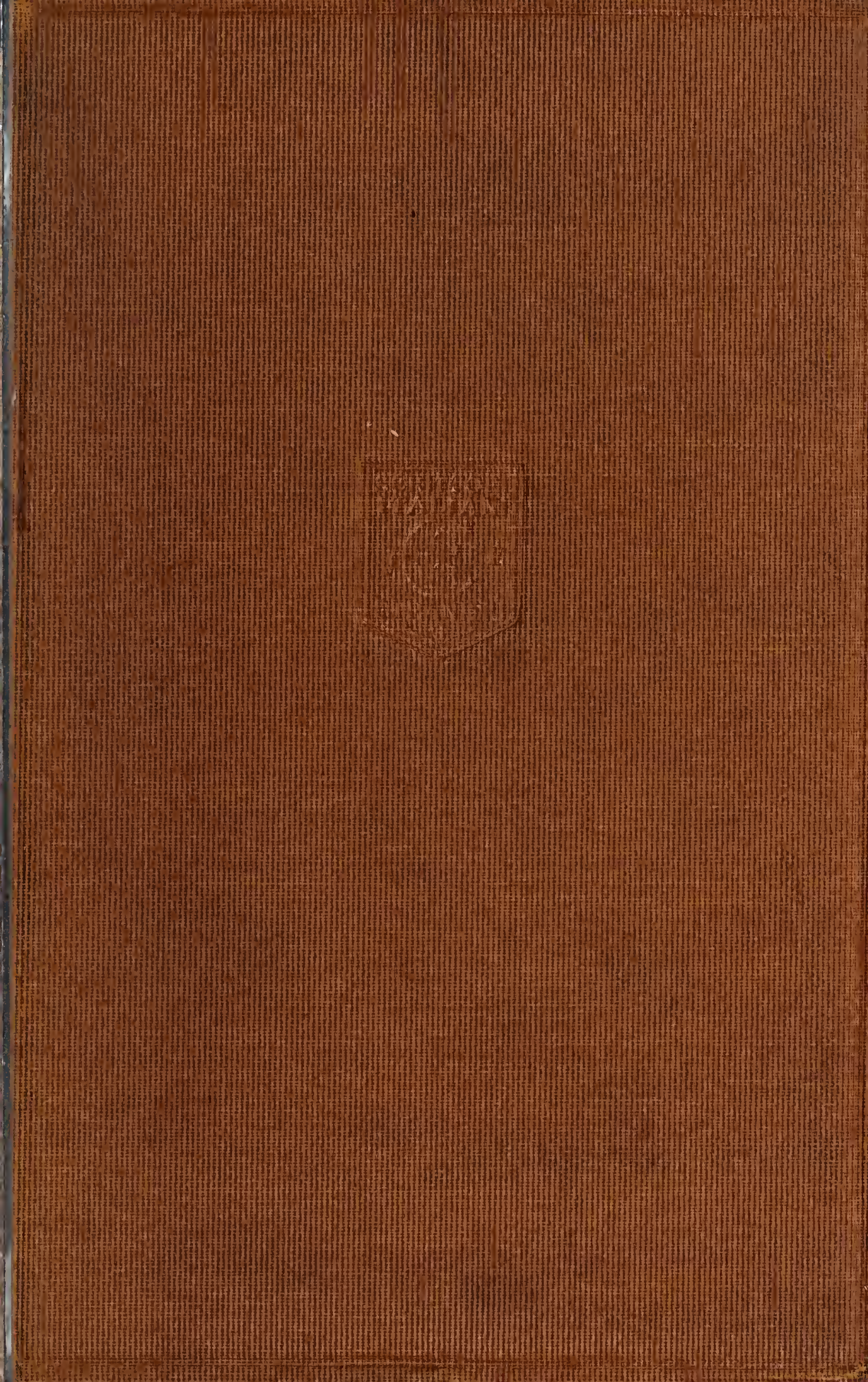

SCRITTORI
ITALIANI
E
STRANIERI

THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

359.0945
Anza

ROMANCE
DEPARTMENT

SCRITTORI
ITALIANI
E
STRANIERI

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

SCRITTORI ITALIANI
E STRANIERI

BELLE LETTERE

L'ARMATA D'ITALIA
DI GABRIELE D'ANNUNZIO

SCRITTORI ITALIANI E STRANIERI

COLLEZIONE DI LIBRI INSIGNI PER ARTE O SAPIENZA, NUTRIMENTO PIACEVOLE DELLO SPIRITO, GENTILE ::: ORNAMENTO DELLA CASA. :::

SCIENZA POESIA ARTE TEATRO
STORIA ::: BIOGRAFIA
FILOSOFIA RELIGIONI
SAGGI CRITICI
ORATORIA
ROMANZI
VIAGGI

DILIGENTE SCELTA DEGLI AUTORI. ESATTEZZA DEI TESTI. ::: TRADUZIONI ACCURATE. ::: STUDI ILLUSTRATIVI CHIARI E COMPENDIOSI. ::: NOTE OPPORTUNE E SOBRIE. :::

EDIZIONI NITIDE. PREZZO MITISSIMO. ELEGANTI RILEGATURE IN TELA E ORO. ::: COLORI DIVERSI PER I DIVERSI RAMI DELLA BIBLIOTECA.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

EX AR-
DUIS PER-
PETUUM
NOMEN

L'ARMATA D'ITALIA

Di GABRIELE D'ANNUNZIO

CARABBA
EDITORE
LANCIANO

PROPRIETÀ LETTERARIA

359.0945
Ant1a

QUESTI *Appunti,* come il Poeta volle chiamarli, furono per la prima volta pubblicati in articoli nella " Tribuna " tra la primavera e l' estate del 1888, in quest' ordine: 1° *Le navi d' Italia* (27 maggio) — 2° *I Capi* (18 giugno) — 3° *La scelta* (20 giugno) — 4° *Gli equipaggi* (23 giugno) — 5° *Gli arsenali* (25 giugno) — 6° *La leva di mare* (27 giugno) — 7° *La disciplina* (2 luglio) — *Epilogo* (4 luglio). Nei numeri del 5 e del 6 luglio il Poeta pubblicò le *Testimonianze.*

E in vero, sebbene non mancarono allora dei letterati che sorridessero d' ineffabile superiore sarcasmo, pure quegli articoli ebbero la virtú d' interessare largamente gli intelligenti di cose marinare, sí che quasi subito furono raccolti in un volumetto, edito dallo stesso giornale.

Quel piccolo libro (di 109 pagg. in-8°) andò a ruba, ed ora è irreperibile affatto.

Romance Research McKenzie 11 Ap '16 Stechert 20
336193

Noi, riproducendolo con scrupolosa esattezza, crediamo di far cosa grata a tutti gli ammiratori del D'A. ai quali diamo modo di seguire anche un' altra orma della sua opera ove pur vive lo stesso spirito che l' animò nella esaltazione lirica del Mare, dal *Canto Novo* al quarto libro delle *Laudi*.

Fra questi volumi, in cui veniamo raccogliendo le opere giovanili e le pagine che il D'A. con prodigalità principesca lascia sparse e abbandonate, ma che basterebbero alla gloria di dieci cronisti, siamo certi che *L'Armata d' Italia*, il piú piccolo di mole, apparirà a tutti — massime nell' ora che volge — il piú grande di contenuto ideale, il piú mirabile pel profondo senso della realtà, senso in lui cosí vivo e preciso, che dà a questi scritti il valore di vaticinio.

Settembre 1915.

L' ARMATA D' ITALIA

PROLOGO

I.

Già la squadra italiana sta per lasciare le acque di Barcellona, salutata dalle bandiere di Spagna, di Francia, d'Austria e d' Inghilterra. *Adios, Barcelona, archivo de la cortesia!* Passano oggi sul mare propizio, tra i saluti delle nazioni, la potenza e la fortuna della patria.

Bastano i soli nomi delle navi per accendere negli animi la fiamma dell' entusiasmo. *Italia, Lepanto, Dandolo, Duilio, Castelfidardo:* sopra ognuna di quelle prore sta per noi la Speranza alata e in cima ad ognuna di quelle antenne brilla per noi il simbolo della Vittoria.

Quale italiano, ne' momenti suoi generosi, non ha avuto un fremito di

orgoglio udendo nomi che portano in sé tanta grandezza di ricordi, tanta solennità di augurii, tanta forza di promesse? Vive in Italia, profondo e immutabile, l' amore del mare e della gloria navale, come ai tempi repubblicani. È una bella e nobile eredità che si perpetua di secolo in secolo nello spirito del popolo d' Italia. Nessun' altra aspirazione e piú vasta, piú concorde, piú altamente nazionale. E i tre colori non mai appariscono tanto fulgidi e tanto liberi e tanto vittoriosi alli occhi del popolo, quanto allor che son veduti ondeggiare sopra una nave possente, *magnetici,* secondo il poeta, *come gli sguardi d' una donna.*

I clamori e le salutazioni e le benedizioni, accompagnanti la discesa felice d' una novella nave in mare, si ripercuotono da un capo all' altro della penisola con un' eco immensa. Non soltanto nelle terre marittime, a Venezia, a Genova, alla Spezia, a Napoli, a

Livorno, ovunque la tradizione storica è piú luminosa, ovunque l' attività recente è piú gagliarda; ma nelle province interne, nelle regioni de' monti sotto le Alpi, lungo l'Appennino, tutti i cuori palpitano di ansia, si sollevano alla gioia, proseguono di ardentissimi voti l' ultima ferrea figliuola che la madre Italia reca al battesimo.

L' eco non è ancor spenta. Nell' arsenale di Venezia, ancora gli operanti coprono di corazze e muniscono d' armi la nave intitolata a Francesco Morosini, già munita della consecrazion popolare. Sotto ogni colpo di martello, scintilla un augurio; i fati della patria si raffermano in ogni piastra d' acciaio.

Con che attenzione ansiosa l' Italia ha seguito il risorgimento della sua Marina, dopo l' abiezion miserevole in cui l' armata era caduta piú specialmente sotto il governo di Guglielmo Acton! Ad una ad una discesero nel mare le grandi navi che sono tra le

piú meravigliose macchine ideate dall' ingegno umano e tra i piú terribili stromenti di distruzione e tra i piú veloci. Parve che l' Italia le partorisse da' suoi fianchi laboriosi e le spingesse nel mare sopra una immensa onda di amore e le guardasse come figliuole predilette, nudrite del miglior sangue, animate de' piú caldi spiriti.

O navi — parve ella dicesse co 'l poeta — o belle navi materiate del piú fulgido acciaio, che raccogliete in voi gran sogni di gloria e speranze ed augurii di milioni d' anime accese dalla religion della patria,

Come le navi de' templi cristiani raccolgono in sé le preghiere e le estasi di milioni d' anime al conspetto del Signore Uno e Trino;

O mie navi, spiegate tutte le bandiere, spiegate visibili come sempre i varî segnali di bordo; ma specialmente per voi e per l'Anima umana spiegate una bandiera sopra tutte le altre;

Uno spiritual segno intessuto per tutte le Nazioni, simbolo dell' Uomo inalzato sopra la Morte;

Memoria di tutti i miei prodi capitani, di tutti gl' intrepidi marinai, di tutti quelli che si affondarono compiendo il dover loro;

Di tutti in somma i miei Eroi, taciturni, cui il Fato omai non può piú sorprendere né può turbare la Morte;

Presi senza strepito da te, sacro Mare, scelti da te, o Mare, che prendi e vagli nel tempo le razze,

Allattati da te, o gran nutrice, imbevuti di te, indomati, indomabili come te.

Splenda quel segno, o mie navi, su voi sempre, ondeggi sottilmente come una fiamma, si vegga da presso e da lungi, al sereno e alla fortuna;

Sia per i giovini e per i vecchi capitani, e per gl' intrepidi marinai, e per tutti i miei figli, o navi, il segno della Gloria e della Vittoria!

II.

Ricordo ancora, quasi fosse ieri, lo spettacolo delle acque d'Ancona, nell'agosto del 1877, quando fu in vista la squadra navale italiana che per la prima volta con tante forze, dopo la sconfitta di Lissa, navigava l'Adriatico.

Tutto il popolo d'Ancona era invaso da una cosí fiera agitazione di gioia che quasi pareva un popolo aspettante il ritorno di una flotta vittoriosa. Dalle alture di San Ciriaco, dalla sommità del campanile, dal culmine della cupola, da tutti i luoghi eminenti, nei primi chiarori dell' alba, centinaia e centinaia di cittadini stavano alle vedette. Il mare appariva tutto quanto sereno, d' un verde soave, su cui si movevano, qua e là sparse, larghe macchie violacee, come ombre di nuvole fuggitive

su una prateria novella. Il monte Conero, nel suo semplice e grande lineamento, appariva a pena rosato con non so quale interior luccichío di oro, quasi un tesoro nascosto da un velario. I moli si protendevan fuori, nel mare men chiaro presso la riva, come rigide bianchissime braccia.

Aspettava e palpitava, nella felice alba di estate, quello stesso popolo che nel luglio del 1866 aveva veduto tornare in porto le navi del conte di Persano coperte di vergogna, mezzo aperte dagli arrembaggi, mezzo arse dagli incendii, rotte dalle cannonate; e aveva veduto sbarcare dal *Washington* i poveri feriti che per due giorni erano stati crudelmente sbattuti nel rimorchio con strazio senza nome; e aveva gridato morte, con terribile furore, all' ammiraglio che, lasciando la sua bandiera sul *Governolo,* corse di notte tempo, come una femmina a nascondersi sul *Messaggero* per paura della morte.

Ora in vece le navi della patria navigavano l' Adriatico in letizia; e la bandiera ammiragliata sventolava sul *Dandolo,* sul meraviglioso bastimento le cui torri formidabili davano faville al sole. Ma erano lâ quattro navi a ricordare coi loro nomi il fatto di Lissa: la *Palestro,* il *Castelfidardo,* l'*Ancona,* l'*Affondatore.* Io non dimenticherò mai nella vita il fremito che corse la moltitudine quando tonò il primo colpo di cannone.

Per alcuni giorni fu uno spettacolo quasi direi nuziale. Giovini e vecchi, donne e fanciulli, i poveri ed i ricchi tutti movevano alle navi, salivano sui ponti, scendevano sotto coperta, ammiravano minutamente tutti i congegni, ascoltavano religiosamente le parole dei marinai, respiravano con delizia l' aria chiusa delle macchine, toccavano le armi, indugiavano a lungo prima di uscire. I battelli facevano ad ogni ora del dí un corteo mobile in

torno. Sul tramonto, la gente veniva su i moli per intendere la salve che salutava le bandiere calanti. La notte erano fuochi di gioia e luminarie e canzoni con compagnia di strumenti. Pareva che il popolo, in un trasporto di tenerezza, volesse inghirlandare di fiori il naviglio rinnovellato.

Né io dimenticherò mai nella vita la navigazione notturna alla volta di Malamocco. Eravamo sul *Barbarigo*. La squadra era disposta in duplice ordine. Vedevamo innanzi a noi ed a lato brillare i fanali delle navi compagne. Di tratto in tratto un razzo solcava il cielo; e si udiva la voce roca del capitano dare un comando all' ufficiale che governava il vapore. La calma era profonda. Sul mare, che aveva veduto fiammeggiar tragicamente la *Palestro* del Cappellini e aveva inghiottito il *Re d' Italia* con Faa di Bruno e co' suoi quattrocento eroi, raggiavano ora le stelle come occhi amanti, beni-

gnamente. A tratti a tratti un' onda metteva un baleno; tutte le onde in torno mettevano un baleno; il tenue sorriso d' una stella moltiplicavasi per un largo tratto di mare: diveniva *innumerevole*, secondo l' epiteto eschilèo.

Noi, sul casseretto, vegliavamo con l' ufficiale di quarto. Il ragionamento cadde sul fatto di Lissa. Il comandante del *Barbarigo* era stato presente alla battaglia; egli aveva veduto il *Re d' Italia* sommergersi con tutte le sue bandiere inalberate. L' episodio mirabile ci risplendeva nell' imaginazione; vedevamo Faa di Bruno sul suo palco di comando uccidersi con un colpo di pistola e il cannoniere Pollio, mentre il naviglio colava a fondo, dar fuoco a un cannone ancora innescato, gridando: "Ancor questo!"

Dal *Dandolo* partirono alcuni razzi. Il secondo comandante diede un ordine. Udimmo accelerare il moto del vapore; e a poco a poco le parole cad-

dero e si fece ne' nostri spiriti un gran raccoglimento.

La calma era immutata. L'Orsà tramontando scintillava d'una luce quasi soprannaturale, fra tutte le altre costellazioni. Le acque facevano un romore fievole, il romore "d'un armento che beva," su' fianchi del *Barbarigo* cui scuoteva da poppa a prua un leggero fremito. I marinai dormivano; e forse i loro cuori, nel profondo sonno della stanchezza, non avevano sogni.

Ma noi pur vegliando, sognavamo. Non so qual sogno eroico e grande si levava dal mare, nella notte; non so qual visione di nuove battaglie e di nuovi prodigi sorgeva a illuminare l'infinita ombra per ove navigavano le navi pacifiche in sicurezza. Certo, sopra il nostro capo quella notte ondeggiò il Segno del poeta, "lo spiritual Segno intessuto per tutte le Nazioni, simbolo dell'Uomo inalzato sopra la Morte."

Maggio '88.

L'ARMATA

I

Dalla discussione parlamentare su le cose della Marina l' onorevole Brin è uscito avvolto d' un certo luccicor di trionfo. Altri serti verdeggiano alla sua fronte. Egli porta cosí folto d' alloro e di frasca il nobile capo che, in verità, io non mai vidi piú folto e piú lusinghevole in su' dolci colli di Toscana un paretaio. E in quel suo glorioso paretaio l' onorevole Brin fa sfringuellare e svolazzare gli zimbelli della illusione con tanta mai naturalezza che gli uccelletti allettati cascano su le paretelle recando la lor brava pallottolina bianca nel beccuzzo canoro.

La fortuna di questo meraviglioso uccellatore è singolarissima. Egli non ha ancora trovato un solo uomo che

gli sappia dire la verità, in Parlamento. Tutta la discussione su le cose marittime è stata cosí leggera, cosí vana, cosí poco schietta, cosí poco coraggiosa e cosí poco generosa che, a volerla riassumere, ben vi si potrebbe mettere sopra, per consolazione di Amleto de Zerbi, una epigrafe shakspeariana: — *Words, words, words!*

Io non sono un predicatore della decadenza italiana, né faccio professione di publico pessimismo; anzi io ho una incrollabile fede ne' destini della patria e credo fermamente nel verbo d' un grandissimo poeta nostro la cui voce ha virtú di sollevare ad ogni tratto in tutta Italia un fremito: " Nessuna piú o malignità o violenza di cose abbasserà quella bandiera che dall' onta dei patiboli salí alla luce del Campidoglio."

Ma quando vedo che in una questione tanto grave e tanto alta il Parlamento italiano porta una competenza

tanto meschina e una conscienza tanto disattenta, non so difendermi da un senso di dubbio e di sconforto. Quando vedo un deputato italiano, un piccioletto masticatore di aritmetica finanziaria, sorgere a deplorare gli esorbitanti dispendii dell'armata e consigliare nuove tirchieríe e nuovi temporeggiamenti, non so reprimere un moto d'indignazione e insieme di compassione. Da quali mai forze l'Italia trarrà la sua grandezza futura? Dalla agricoltura di Bernardino Grimaldi? Dalle ferrovie del senatore Saracco? Dalle abolizioni dell'onorevole Magliani?

L'Italia o sarà una grande potenza navale o non sarà nulla.

*
* *

Ora, io domando: — Perché gli uomini di mare, che siedono in Parlamento, hanno taciuto? Perché, par-

lando non hanno detto quel che pensavano, quel che dovevano necessariamente pensare, da uomini capaci, onesti, esperti della materia? Perché l'onorevole Turi s'è contentato di suscitar un insignificante applauso sentimentale con qualche frase calda? Perché l'onorevole Canevaro s'è ridotto a eseguire, per conto del Ministro, una furbetta manovra parlamentare e a rimpasticciare ordini del giorno, per conto del Ministro? Deve il vincolo della disciplina legar le conscienze, anche nel libero Parlamento d'una libera nazione? I marinai sono mandati alla Camera per fare atto di sommessione a un ministro o per propugnare onestamente e arditamente il bene dell'armata cui appartengono? Ed è carità di patria tradire il vero? È rispetto alla disciplina la servilità?

Questa imposizion di silenzio, questa specie di tirannia, la guerra instancabile contro chi non piega il capo o non

leva incensi al Ministro, la incuranza di tutto ciò che non serve direttamente ad aumentar l' alloro e la frasca sopra mentovati, la ripugnanza a metter bene a dentro nelle piaghe il ferro, la paura della impopolarità: ecco i peccati che macchiano il governo di Benedetto Brin.

Questo altissimo ingegno, questo potentissimo imaginatore di costruzioni meravigliose, questo grande architetto di navi, che s' è coperto di gloria ed ha fatto stupire il mondo, non ama di vero ed utile amore l' armata. Che cosa ha egli fatto, che cosa ha cercato, che cosa ha tentato, che cosa ha voluto, oltre le opere nautiche ove poté rivelare il suo valor personale, espandere la sua ambizion personale, cogliere in abbondanza la lode di cui era avido? Non forse è stato sempre il segretario generale a rispondere direttamente delle cose di marina?

L' onorevole Brin, come io diceva, è un uomo amato dalla fortuna. Egli ha

sempre raccolto tutte le lodi; e il suo segretario tutti i biasimi. Nel processo contro i fratelli Vecchi, per esempio, fu ancora il segretario generale dichiarato quasi fellone; e il Ministro, a simiglianza di Pilato, se ne lavò le mani.

Ma egli imita troppo spesso l' atto di Ponzio. Pare che la sua piú calda aspirazione sia il portafoglio dei lavori pubblici. Fuori delle grandi construzioni, egli non vede nulla, non si cura di vedere. — Qual' è il valore dei nostri ammiragli? In quali l' esercito di mare ha maggior fede? Quanti di loro sono indegni dell' ufficio? Quanti hanno una completa conoscenza delle nuove macchine, delle nuove armi, de' nuovi studi? — Il Ministro non sa e non cerca di sapere; o, sapendo, non ha il coraggio di provvedere. —

*
* *

Egli dà per comandante all' armata un ammiraglio quasi oscuro. Se dalla pace romperemo d' improvviso alla guerra, in acque lontane, egli spedirà un piú valido uomo a surrogare l' inetto; e quell'uomo, infallibilmente, per molti giorni si troverà impreparato, in mezzo a difficoltà d' ogni sorta, perché molti giorni son necessari a prenprendere sicura conoscenza di tutte le precedenti disposizioni, di tutti i bisogni del naviglio, di tutte le mancanze, di tutte le qualità, di tutto insomma il complicato organismo d' una flotta che può da un momento all' altro entrare in ordine di battaglia contro un nemico audace.

Ora abbiamo noi, (e tutti lo sanno) nell' esercito di mare certi capi i quali tutte le mattine, quando si svegliano, si piantano innanzi a uno specchio

bene polito, contemplano lungamente la lor gallonata persona nel cristallo fedele, ed esclamano poi con un suono tra di meraviglia e di compiacimento: — Io sono un ammiraglio! — E lo stesso atto fanno a sera, prima di coricarsi. E questo è tutto.

Perché mai il Ministro della marina lascia l'armata, di continuo, nelle mani di questi *innocenti?* Perché mai il Ministro non dà ascolto alla publica voce che chiede a comandante permanente dell'armata un uomo il quale sappia davvero comandarla e nel quale gli officiali e i marinai abbiamo fiducia: o l'Acton o il Saint-Bon?

Una regola da lungo tempo invalsa è quella di deprimere e di allontanare dalla marina gli uomini di maggior virtú, gli uomini che meglio di tanti altri potrebbero o tenere il comando o dirigere le opere di ordinamento o intraprendere riforme e studii. La regola che certo vien dettata da

gelosie o da altri simili sentimenti impuri, è disonesta.

Ciascun singolo membro del nostro "personale" è al suo posto? Un esempio solo, fra innumerevoli: — il piú forte stratego che vanti l'Italia marittima, anzi forse l'Europa, il mondo marittimo, lo abbiam noi nella persona di Domenico Bonamico. Egli è stimato, studiato, discusso all'Estero; in Italia è quasi ignoto. L'han relegato alla Academia, in qualità d'officiale istruttore; mentre il suo vero posto sarebbe al Ministero, negli uffici della mobilitazione o della difesa delle coste, dove potrebbe rendere di continuo importantissimi servigi.

L'onorevole Brin è venuto in Parlamento a dichiarare che il nostro "personale" numericamente è bastevole. Dimentica egli o non sa che da oltre due anni le tabelle di armamento (quelle che dànno il numero e la qualità dell'equipaggio necessa-

rio ad ogni nave) sono state ridotte per deficienza numerica del "personale"? Non sa che, in navi armate come oggi sono, molte armi resterebbero mute per mancanza di serventi ed altre agirebbero male o con disordine, perché in gran numero dipendenti da un impari numero di persone?

*
* *

Né basta. Pure ammettendo un servizio cosí imperfetto, parecchie navi dovrebbero rimanere deserte nei porti; perché l'attual numero e di marinai e di officiali non basterebbe ad armarle tutte anche con armamenti ridotti.

Né basta. Prescindendo pur da questa ruina, avrebbe l'animo il Ministro d'affidare, in tempo di guerra, navi a taluni comandanti cui le affida in tempo di pace? Una metà de' nostri comandanti, al meno, non conosce le pro-

prie navi né le armi delle proprie navi.

Come potranno quelli uomini adoperare la forza che han nelle mani? Essi stanno, su quei terribili istrumenti di distruzione, come fanciulli ignari. La nautica è per loro una scienza inutile. Il siluro è per loro un mistero impenetrabile; le mitragliere son congegni inservibili; i cannoni moderni e le macchine son truci enigmi da cui è prudenza star lontano; lo sperone è un orrendo pericolo; le torpediniere sono, per chi v'è sopra, una consecrazion certa alla morte.

Io non esagero; io non affermo fatti mal sicuri. Tutto l'esercito di mare, il giovine esercito, sa che questa è la verità.

La maggior parte dei comandanti non conosce il materiale, non ha in esso fiducia, e quindi non sa adoperarlo. I giovini officiali, per contro, pieni di spiriti generosi, agitati da magnifiche speranze, freschi di studii su le cose

nuove, han fiducia nel materiale, nessunissima nella maggior parte de' comandanti, immensa in Ferdinando Acton e in Simone di Saint-Bon.

I quali sono, forse, i due soli ammiragli nostri d' alto valore; i soli che saprebber condurre, anche passando su l' inettitudine e su la turbolenza di molti, gli intrepidi marinai d' Italia a cancellare la prodigiosa sconfitta di Lissa con una vittoria prodigiosa.

II

Corre voce, negli officiali dell'esercito di mare, che il dissidio fra il Ministro e l'Ammiraglio di Saint-Bon abbia avuto origine da una disparità di opinioni assai viva su l' aumento degli equipaggi. Il grande Ammiraglio, da tempo, consiglia e sollecita non solo l' aumento ma una maggior cura ed un migliore ordine nella istruzione e nella educazione scientifica e navale dei singoli Corpi. Il Ministro, in vece, non vuol sentir parlare né di aumenti né di riordinamenti né di qualunque altra novità che tocchi le persone. Le navi, bene o mal construite, bene o mal governate, non parlano; ma le persone gridano, si lagnano, resistono, congiu-

rano, si vendicano. Altra impresa, altro cuore!

Corre voce, inoltre, che il dissidio siasi inasprito singolarmente negli ultimi tempi, perché al Saint-Bon non fu chiesto alcun parere intorno le grandi manovre di quest' anno. Pare che tali esercitazioni sieno state ordinate e disposte per accordo fra il Brin e il Racchia, all' insaputa del Saint-Bon, con una sconvenienza grave. Nella qualità sua di Capo dello Stato Maggiore, il Saint-Bon ha convenevole e necessaria autorità su tutte le questioni che riguardano il *lato morale* dell' armata. Il suo consiglio doveva quindi, logicamente, esser ricercato prima d' ogni altro.

Può chiunque, io credo, giudicare quanti sieno pericoli in questa disgraziata controversia, e quante minacce di danno per l' avvenire. Se le amarezze della discordia spingessero l' Ammiraglio a ritirarsi nella vita privata, la perdita sarebbe irrimediabile; poiché

verrebbe meno al novello edificio la piú forte e la piú luminosa colonna.

Ma l' onorevole Brin mostra di non preoccuparsi troppo di certe cose. Egli non è il Ministro della Marina, sí bene il Ministro delle Navi; non è il supremo arbitro dell'armata, sí bene il sovrano e principal mastro degli arsenali. Egli ha dell' esercito marittimo un' idea confusa ed oscura: non concepisce la flotta che come una bella torma di bastimenti piú o meno vasti, piú o meno muniti, ormeggiata nelle acque pacifiche d' un golfo o navigante per l' alto mare in prova di velocità. Gli equipaggi, nel pensiero dell'onorevole Brin, hanno una importanza molto secondaria. Si può quasi dire che, a pena varata una nave, il Ministro creda il suo còmpito finito. Tanto si cura egli delli uomini che la governeranno, quanto un architetto si cura della gente che abiterà il palazzo edificato o dei divoti che pregheranno nel tempio già pronto.

Da ciò le dissensioni col Saint-Bon.

L'Ammiraglio ama l'esercito di mare con l'ardore di chi, avendo sentita l'onta della caduta e meditate le cause della sciagura, affretta con tutte le forze il risorgimento da cui attende la gloria sua e della patria; il Ministro ama le navi, con la passione dell' artefice che vede mutate in realità le concezioni laboriose del suo intelletto. L'Ammiraglio è un gran soldato e un sapiente ordinatore; il Ministro è uno scienziato curioso di esperienze. L' Ammiraglio pensa che le piaghe s' han da scoprire e da curar col fuoco; il Ministro pensa che s' ha da nascondere e da curar coi fomenti. L' uno guarda lontano, con occhio inquieto, dal suo palco di comando; l' altro guarda da terra, con occhio soddisfatto, le linee della poppa e della prua.

*
* *

Non bastano a Benedetto Brin, per essere un buon ministro, l' abilità tecnica, l' ingegno vasto, la dottrina. Gli mancano la fermezza dei propositi e il coraggio della responsabilità.

Le navi richiedono uomini che le governino; le armi voglion uomini che le sappian maneggiare. La scelta, la *selection,* già operata nel " materiale " con molta energia, dev' essere portata nel " personale " con energia anche maggiore; e non tanto negli inferiori quanto ne' superiori gradi. Gli officiali superiori d' una Marina moderna, i quali tengono in pugno non soltanto mille e mille vite ma le sorti di una grande nave che rappresenta pel suo valore i sacrifici dell' intera nazione, debbono essere in tutto degni del comando e non dar luogo ad alcun dubbio su la perizia loro. Un ammiraglio può essere, in tempo di guerra,

il salvatore o il distruggitore della sua patria.

Colpa gravissima di chi regge le cose della Marina è il non aver saputo e voluto comporre uno Stato Maggiore in cui potessero non i marinai soltanto ma tutti gli Italiani metter sicuramente la fiducia e le speranze. Mancavano forse gli uomini da eleggere? Ci sono uomini nel nostro esercito di mare, cosí largamente forniti di qualità personali e di studi nuovi che ben potrebbero venir senza tema al paragone con i piú colti e i piú esperimentati capi delli eserciti stranieri. Dunque? Manca la scelta.

Per qual previlegio alcuni, avendo vissuto in tempi d'ignavia ed essendosi inalzati non con fatiche e con imprese di navigazione ma con favor di fortuna, godono oggi magnifici onori; mentre altri, pur lavorando e studiando e navigando senza riposo, rimangono nella oscurità, ignorati, obliati, disprezzati?

È tempo omai che codeste vecchie carcasse non impediscano ai valorosi e ai volenterosi il cammino.

La guerra — risponderà taluno — toglierà di mezzo cotestoro. Il primo colpo di cannone segnerà la fine del loro comando.

È dunque giustizia che goda placidamente i vantaggi della pace chi deve in tempo di pericolo abbandonare il ponte della sua nave ed esser messo in disparte? Ed è giustizia che assuma ad un tratto la terribile responsabilità del comando chi prima doveva ciecamente obbedire?

*
* *

A formare i buoni comandanti di bordo non basta la dottrina, non basta la perfetta conoscenza di tutti i variissimi congegni onde si compongono le recenti navi; occorrono, sopra ogni

cosa, la pratica della navigazione, l' abitudine dell' imperio, l' esperimento della propria autorità. Bisogna avere comandata a lungo una nave in tempo di pace per poterla sicuramente ed efficacemente condurre alla battaglia. Il comandante deve essere (ed avere la convinzion profonda d' essere) la vera anima della sua nave. Nelle guerre marittime, ove la fuga è impossibile senza la volontà del comandante, gli equipaggi non hanno una azion decisiva. L' essenza dei moderni combattimenti navali sta in questo: che scompare la singola virtú d' ogni singolo soldato, e vive soltanto la nave col suo Capo che ne è l' anima.

Il tempo delle navi di legno e de' cuori di ferro è passato per sempre. Tanto piú un equipaggio è forte quanto piú è calmo ed esatto; tanto piú un marinaio è valido quanto piú si avvicina alla impeccabile precision d' una macchina; tanto piú il coraggio è am-

mirabile quanto piú è utile. La guerra moderna chiede che ciascuno, sopra una nave, eseguisca l' operazione assegnatagli, tranquillamente, senza lasciarsi commuovere dalla morte, senza lasciarsi inebriare dall'ardor della lotta. Se venissero a contrasto due navi d' egual potenza, in cui tutti gli strumenti d' offesa e di difesa si muovessero per sola forza di congegni, certo è che il comandante piú abile sarebbe il vincitore. A condizioni pari, dunque, le maggiori probabilità di vittoria sono per quella nave il cui equipaggio, compiendo esattamente i suoi varii offici, piú si avvicina, come io diceva, alla precision d' una macchina.

Da qui, pel comandante, l' assoluta necessità di conoscere per lunga prova i suoi uomini e la sua nave, le forze animate e le forze inanimate. Nessuna altra qualità, pel capo d' una nave, può equivalere all' abito del comando.

In vece, come io osservava nel mio

precedente capitolo, la maggior parte degli attuali comandanti dovrà essere, in tempo di pericolo, sostituita; e le navi saran condotte alla prossima guerra da officiali giovani, coraggiosi e valenti, ma *nuovi*. Questi giovani, che superano nella virtú e nello ingegno i vecchi, son tenuti in tempo di pace continuamente "sott' ordini"; son lasciati languire lunghi anni oscuri nel grado di Tenente di Vascello, in quell' insormontabile grado ove tante nobili intelligenze vengon meno come sotto il martirio d' una eterna crocifissione. Nessun loro merito, sia pure lucidissimo e indiscutibile, vale a farli andare innanzi. Essi son condannati inesorabilmente a passare per la trafila dell' anzianità ed a piegare il capo sotto la tirannia di uomini mediocri od inetti il cui diritto unico è quello fondato sul maggior numero degli anni.

Dal sistema di reclutamento dei giovani destinati alla carriera navale e dal

sistema di avanzamento, a punto, vengono alla nostra Marina i danni piú gravi; e in questi due sistemi male intesi e mal praticati è la principal causa dello scontento e della indisciplina, che di tratto in tratto si van manifestando.

Lo Stato Maggiore Generale è una torbida mescolanza di elementi tra lor repugnanti, in fondo a cui ancor riboll-ono i germi delli antichi mali: sfrenate ambizioni, cupidige insaziabili, odii personali e regionali, partigianeria, ignoranza, servilità.

Ora, quegli sarebbe il vero e grande salvator dell' armata, il quale con civile coraggio imponesse la necessaria riforma, e con una prima avveduta scelta dei giovani atti alla carriera navale e con una successiva selezione o purificazione riuscisse a mutare una inquieta massa d' uomini diversi e scontenti in un mirabile nucleo d' uomini legati dall' eroico vincolo del dovere, esperi-

mentati alle fortune del mare, preparati alle fortune della guerra, consacrati alla gloria o alla morte, liberi, leali, immutabili fratelli nel nome d' Italia.

III

ABBIAMO detto che dal sistema di reclutamento dei giovani destinati alla carriera navale e dal sistema di avanzamento, a punto, vengono alla nostra Marina i danni piú gravi. Vediamo ora in che consistano questi due male intesi e mal praticati sistemi.

I giovani entrano tutti, indistintamente, nel collegio all' età di tredici anni, ossia ad una età in cui non può ancora la vocazione essere sincera e non possono essere fermi i propositi. Dopo una disciplina di cinque anni, questi giovani, molto penosamente carichi ma non penetrati di scienza, vengon fuori col grado di Guardia Marina. Quindi sono promossi al grado di Sotto Tenente, e in seguito a quello di

Tenente di Vascello. Floridi ancora della prima giovinezza, navigano in compagnia d' officiali di pari grado, ai quali bene spesso *jam cycnœas imitantur tempora plumas.*

Qui, inesorabilmente, qualunque loro ardore di corsa è abbattuto e soffocato. Essi devono aspettare, prima d' essere promossi a un superior grado, al meno quindici o venti anni, senza speranza!

Abbiamo dunque nello Stato Maggiore Generale tre distinte classi: — officiali giovanissimi, inesperti, ancora ondeggianti tra la dolcezza de' primi sogni e la durezza della nuova vita su la nave, ancora repugnanti alle nuove fatiche, ai nuovi sacrifici, ai nuovi dolori; — officiali esperti, rotti alla ventura delle lunghe navigazioni, forti di studii, energici, degni in tutto di comandare, ma incatenati al loro grado, disperati ômai di raggiungere la mèta, sfiduciati, piena di amarezza e di disgusto; — officiali, in fine, che,

avendo raggiunto il grado di Comandante in tempi di fortuna ed essendo ancora giovani, chiudono a quelli altri la via dell' avanzamento, se bene sieno, per la massima parte, di molto inferiori.

Ora, io domando: — Perché ai giovani che vogliono intraprendere la carriera navale viene stabilita per l' ammissione l' età dei tredici anni? Perché non si dà il modo di entrare nell' Accademia ai giovani che, essendo in una età meno tenera ed avendo piú maturo il giudizio, son chiamati alla vita del mare da una sincera e consciente vocazione, non dalla volontà paterna o da una tradizion familiare?

I corsi suppletivi del 1864 e del 1865, frequentati a punto da giovani diciottenni, diedero frutti mirabili. Quei discepoli, già preparati a tutte le discipline, atti per la maturità della mente a vincere ogni piú ardua difficoltà della scienza, atti per la robustezza del

corpo a sostenere la forte e rude educazione navale, sicuri d' avere eletta la via a cui indubbiamente eran chiamati dalla natura dell' ingegno e dell' animo, riuscirono quasi tutti eccellenti officiali e superarono di gran lunga l' aspettazione.

È inutile dare all' armata una Guardia Marina di diciotto anni, quando il giovine medesimo deve poi rimanere immobile per tanto e tanto tempo nel grado di Tenente e a volte non riuscir né anche a raggiungere il grado di Capitano di Corvetta. Ed è poi un danno; perché accade che degli allievi reclutati in età cosí puerile alcuni si rivelano poi assolutamente disadatti alla carriera e diventano pessimi officiali non per cattiva volontà ma per mancanza di qualità nautiche e di attitudini alla vita del mare.

*
* *

Il nuovo ordinamento dell' Academia reca, in verità, qualche buona cosa. L' istruzione degli officiali è resa piú vasta e piú solida per mezzo di un Corso Superiore di studii, diviso in due periodi; di cui l' uno è obbligatorio per i Sotto Tenenti di Vascello, l' altro è facoltativo e può esser frequentato anche da officiali di superior grado.

Il primo corso dà la idoneità al grado di Tenente; il secondo serve di base per i successivi avanzamenti e per le destinazioni in servizio.

Ma questo Corso Superiore ha un difetto grave. È aperto a tutti gli officiali sbarcati, indistintamente, e serve quindi soltanto a ottenere il diploma. Non è come la Scuola Superiore di Guerra dell' esercito terrestre, una preparazione a conseguire piú alti gra-

di ed a raggiungere in minor tempo il supremo; non è il meritato premio dei pochi, delli eletti, di quei giovani in cui le attitudini, l' ingegno, la volontà sono maggiori; non è, insomma, un vivaio di futuri ammiragli come la Scuola di Guerra è un vivaio di futuri generali. Dà quindi resultati deboli e malsicuri, nel senso della scelta. Aumenta, è vero, l' istruzione degli officiali; ma non apre agli eletti la via per raggiungere, nella età virile, l' altezza ambita.

Ora, perché il Ministro, pur lasciando nell' attual condizione il Corso Superiore, non instituisce una Scuola Superiore di Marina a simiglianza di quella dell' esercito terrestre, aperta soltanto agli officiali che dànno prove indiscutibili di ingegno raro, di bene ordinati studii, di volontà nel proseguire?

Con questa instituzione il sistema d' avanzamento, cosí illogico e crudele,

verrebbe a trasformarsi. I buoni e i forti passerebbero innanzi, per diritto di giustizia, a quegli officiali che si trovano in alto per favore di fortuna.

Quando incominciò l'incremento dell' armata, costoro salirono per necessità, senza fatica alcuna; poiché non era possibile adoperare a quelli offici i giovani nuovi, li academici ancor freschi. Oggi in vece i giovani studiosi, divenuti Tenenti di Vascello, corron pericolo di invecchiare nella immobilità, per l' ingombro a punto dei fortunati; e corrono pericolo anche d'esser colpiti dalla legge sulla posizione ausiliaria, senza aver fatto un solo passo innanzi!

Perché il Ministro non pensa ai rimedi? qualcuno ha già suggerito due provvedimenti: 1°, la creazione d'un grado intermedio fra il Capitano di Corvetta e il Tenente di Vascello; 2°, una legge che metta nella Riserva tutti quelli officiali, anche in età an-

cora vegeta, non atti a sostener degnamente il loro grado, sia per mancanza di scienza, sia per mancanza di energia, sia per mancanza di disciplina.

*
* *

Ma non basta curare soltanto i mali accennati. Altri mali, e gravissimi, sono nella cosiddetta " bassa forza."

In verità, l' onorevole Brin non si volle mai curare degli equipaggi finché vide che, a furia di restringere il servizio anche oltre i limiti del possibile, le cose alla peggio andavano innanzi. Furono imposti alli equipaggi i piú duri, i piú atroci sacrifici; ciascun uomo fu sbattuto da una nave all' altra, per anni, senza riposo mai; non furon concesse mai licenze che ritemprassero il vigore e il coraggio e inducessero l' uomo a prender la riferma, dopo compiuto il servizio obbligatorio.

Le conseguenze di tale atrocità sono incalcolabili. Tutti quegli uomini, che il Governo con immenso dispendio muta in cannonieri, in torpedinieri, in fuochisti, in macchinisti, a punto se ne vanno quando incomincerebbe giovevole l' opera loro; e se ne vanno perché stanchi, e prostrati e disgustati, e perché li spaventa il pensiero che quella misera vita potrebbe continuare.

Cosí, naturalmente, non si vien mai a capo di nulla. C' è, di continuo, gente nuova da istruire; manca l' esempio e l' appoggio de' vecchi; e il sacrifizio sta su tutti, senza profitto per nessuno. Li animi si accasciano o si ribellano, poiché non vedono alcun lume d' ideale in cima alle fatiche. Quella frenesia di attività morali e fisiche diventa una specie di castigo, nella conscienza dei lavoratori; somiglia alla pena che in alcuni ergastoli si infligge ai prigionieri, consistente nel far trasportare di continuo, da

un' estremità all' altra d' un cortile, certe pesantissime palle da cannone. La fatica per la fatica: ecco la regola imposta alli equipaggi delle nostre navi.

Quando la disparità fra il servizio occorrente ed il personale, causata dai non ampliati quadri e dalla legittima fuga, giunse a un punto insostenibile, il Ministro dové finalmente cedere alle lamentazioni che a lui salivano da ogni parte. E allora si intrapresero corsi accelerati e corsi straordinari per tutte le categorie.

Questi corsi continuano. S' incalzano, come le onde; e per la gran furia, come le onde, si frangono e e si dissolvono presso alla meta. Da per tutto, ove si può stendere la mano, si strappa un uomo per mutarlo d' un tratto in fuochista, in macchinista, in cannoniere.

I macchinisti, specialmente, difettavano per numero e per istruzione; poi-

ché i valenti trovano piú facile vita e piú remunerativa fatica nelle industrie private, e lasciano quindi il servizio. E di macchinisti ecco una categoria nuova: quella dei macchinisti-torpedinieri. Ohimé, quale strazio!

Col tempo, a furia di rovinare macchine e caldaie, costoro diventeranno macchinisti eccellenti; ma quanto tempo, quante macchine, quante caldaie occorreranno? Uomini vi sono, che pur ieri vestivano la divisa d' operaio d' arsenale, di marinaio torpediniere o cannoniere e perfino d' infermiere, e che oggi vestono quella di Sotto Ufficiale macchinista torpediniere, non distinguendo un condensatore da una caldaia, ignorando assolutamente che cosa sia la *pressione*, non avendo in somma conoscenza e pratica alcuna delle delicatissime macchine moderne.

A bordo, vien completato il personale delle macchine con codesta gente; e, siccome è gente inetta, il peso del

servizio cade tutto su le braccia del personale esperimentato che, a sua volta, in quanto a istruzione, è molto vacillante. Imagini ora il lettore, quel che succede in quei profondi e cupi abissi della nave! Quanto materiale costoso, nuovissimo, vien portato a rovina senza utilità, senza frutto, senza ragione!

Ogni giorno gran fasci di proteste e di rapporti giungono al Ministero; e dal Ministero partono encicliche fiammeggianti di nobilissima eloquenza, nelle quali s' invoca lo *spirito di sacrifizio*, il *dovere che ne incombe,* e una quantità d' altre cose belle e sante ma un poco invecchiate. E i danni e i pericoli e le perdite crescono, ogni giorno.

Era assolutamente inevitabile giungere a un tale estremo, per la necessità delle cose. Ma la colpa ricade tutta quanta sul Ministro che è stato sempre sordo ad ogni voce di sag-

gezza e non ha mai voluto d' aumenti pure sentir parlare.

Lo stato del disordine durerà per molti anni ancora; perché cresce il numero delle navi ed anche questo assorbimento largo di persone è sempre impari al bisogno. Figuratevi che si passa sopra anche alle constituzioni fisiche. In quella povera Academia navale sono accolti certi piccoletti mostri, sempre malati sofferenti e pericolanti, che fanno pietà; e codesti piccoletti mostri vi sono accolti per esser poi dannati alla piú terribile delle vite!

O Taigeto, dove se' tu mai?

IV

SECONDO logica, gli arsenali dovrebbero servire per il naviglio e dipender quindi dal naviglio direttamente. Come mai dunque negli arsenali governativi la lentezza è regola costante e la gente delle navi che vi accorrono per riparazioni è considerata, in genere, come intrusa ed è accolta a punto e trattata, in genere, con sdegnosa incuranza?

Ecco. Gli arsenali marittimi sono stati messi dall' onorevole Brin in una certa posizion d' indipendenza dalla categoria delli officiali naviganti, poiché l' onorevole Brin, mastro sovrano, ha sempre con i fatti dimostrato molto favore al Corpo del Genio Navale. È nota la tendenza di questo Corpo alla supremazia morale ed è nota la quasi ostilità continua esistenti ne' rapporti

tra gli officiali di Vascello e gli officiali del Genio Navale. Il Ministro ha sempre dato man forte a questi ultimi. Il loro verbo è santo e la loro opera è perfettissima.

Cosí, per foga di spirito militare, i favoriti si sono spinti troppo oltre, non serbando misura alcuna nel reprimere e sopprimere la ingerenza dell' altra officialità entro gli arsenali. Queste grandi officine sono tutte in lor signoría; sono da loro considerate come instituzioni indipendenti; sono dominio loro assoluto. È necessaria un' armonia piena di propositi e d' intenti tra gli opifici e l' armata; ma i favoriti non vogliono piegarsi alla necessità.

Vani son riusciti tutti gli sforzi fatti dagli ammiragli comandanti dei dipartimenti e degli arsenali per frenar quella bramosía d' indipendenza e di padronanza.

Son riusciti sempre vani gli sforzi, perché in alcuni di quegli ammiragli la

inettitudine a dirigere un arsenale eguagliava la inettitudine a dirigere una squadra e perché di altri non si tollerava l' ingerenza, per gelosia. I tentativi anzi servirono a rincrudir la discordia e a rendere gli opifici sempre piú autonomi.

*
* *

Lo stato delli arsenali marittimi, in verità, non è assai florido. Manca, sopra tutto, una saggia ed energica direzione.

Le singole officine hanno un capo che, a sua volta, si considera libero signore; libero di fare e disfare a suo talento. La sorveglianza su' lavori è negletta. I diversi capi-tecnici e capi-squadra di operai, come tanti minori padroni, fanno eseguire opere *chieste per favore dalle navi,* indipendentemente dalli ordini che ricevono. In somma,

la disciplina, nel piú largo senso della parola, è molto fiacca.

Nessuno, là dentro, ha una vera e propria *responsabilità* qualsiasi. Tutti ne hanno una piú o meno grave, di nome; ma all' atto pratico, qualunque cosa avvenga, non si trova mai chi risponda. È una congiura di silenzio impenetrabile. Tutto il popolo che chiudono le cinte delli arsenali vive e lavora borghesemente, alla buona, come in famiglia. Gli arsenali sembrano grandi stabilimenti privati, ove manchi il padrone. Ed il padrone, in fatti, manca; poiché, qualunque cosa avvenga, gli stipendii non mutano.

Per tali condizioni d' ordine, naturalmente, si son verificati abusi enormi. E l' Ispettor Generale del Genio Navale, uomo di non vasto intelletto ma lavoratore instancabile, pensando di poter rimediare, ha ridotto l' amministrazione e la burocrazia, a una tale inestricabile selva di complicazioni che è uno spa-

vento. Povera quella nave avariata ch' entra nel folto intrico!

Quando una nave giunge in arsenale per riparazioni o per ricambi di materiale, deve aspettare quattro, cinque, dieci, a volte anche venti giorni, prima che sieno autorizzati i lavori proposti dal Comando; tante sono le prove e controprove che si richiedono, tanti sono i giri che le carte devono compiere prima d' essere approvate. E l' Ispettore, in verità, è riuscito ad aumentare le ragioni e le cause delli abusi. Per la complicazion dei protocolli, le carte giacciono e si sperdono nelli uffici. Nessuno conosce perfettamente le vie ch' esse carte devono seguire. Si procede a tentoni, urtando in ostacoli d' ogni sorta; e si finisce, quasi sempre col far come si può e anche col non fare.

Il piú delle volte, per ottener le riparazioni e i lavori necessari o il ricambio dei materiali, bisogna correre

in elemosina di favori: dal tal commissario perché amico, dal tale ingegnere per raccomandazione d' un Caio, dai diversi contabili con doni di caffè, dal capo-squadra del tal gruppo d' operai con doni di candele, dal tale operaio con doni di vino, e in genere da tutti coloro che amano si chiuda un occhio su qualche piccola o grande irregolarità. Bisogna, in somma, inchinarsi, piegarsi, strisciare, serpeggiare, avvilirsi, comprimere la dignità propria per fare il proprio dovere!

I Comandanti mandano in giro per gli arsenali i loro sott' ufficiali contabili, con queste parole: " È necessaria la tale opera. Ingegnatevi." E i contabili vanno, girano, trovano i loro amici, gli amici de' loro amici; e s' ingegnano. E qualche cosa, se non tutto, bene o male ottengono. Certo è che nessun viaggio di carte e nessun officiale *profano* delle *consuetudini* negli arsenali valgono ad ottener ciò ch' essi ottengono, cosí presto.

Se le navi poi non si dichiaran, pronte, i Comandanti dei Dipartimenti e il Ministero battono fieramente sui comandanti di bordo. " Dovevate far eseguire; dovevate essere pronti." Ecco l' eterno rimprovero ministeriale. Il Ministero fa professione di meravigliarsi in perpetuo.

*
* *

La mancanza d'una direzione saggia e di una bene intesa disciplina negli stabilimenti marittimi porta il danno in ogni ramo.

Il numero delli operai è scarso, non pari alle esigenze dell'armata; ma pure il lavoro delli operai vien disperso, e l' ozio è veramente in gran fiore. Moltissimi operai sempre vi sono, de' quali non si sa che cosa facciano in tutta la giornata. Gironzano con una dilettosa placidità, tenendo uno scalpello in mano.

I sorveglianti vedono il simbolico scalpello e sono paghi. Gli ingegneri stanno nelli uffici, ed anche il men che possano. Dirigono dalli uffici, confidando nei capi-tecnici. I capitecnici, confidando ne' lor dipendenti, non si lascian mai vedere. Si tratta, in fine, d'una bella e dolce associazione di gente che si riposa.

Una prova delle dure verità ch' io affermo mi è offerta ora dalla flotta riunita alla Spezia. I lavori sono continui e ardenti. Una cieca furia ha invaso gli arsenali. Le grandi manovre sono prossime. Per il primo giorno di luglio tutto il navilio sarà pronto. Ma rivedremo il bel navilio due mesi dopo.

Se pure una sola nave non avrà bisogno di almen quindici giorni di porto, io per ammenda mi farò recidere la mano.

V

La tempra del marinaio italiano è, in verità, cosí forte e pieghevole ch' io credo non possa al mondo temere alcun paragone. Il nostro marinaio ha virtú di membra e d' animo singolari: la obedienza sua è immancabile; instancabile è la sua resistenza alla fatica; la sua versatilità in tutti i rami del servizio di bordo è felicissima; il suo coraggio è meraviglioso. In ognuno dei nostri uomini è, latente, lo spirito di un eroe. Alti prodigi celebrerà nelle sue pagine il futuro storico della Marina militare italiana.

Però due difetti assai gravi ancora offuscano tanto splendor di doti naturali: incuranza della pulitezza, mancanza di coltura.

Oggi, piú che di *marinai militari*

noi abbiamo bisogno di buoni *operai militari.* E poiché ogni uomo, in genere, o nativo delle coste o nativo delle province interne, è suscettibile di adattarsi al mare, sarebbe di necessità e di utilità grandi una modificazione del sistema di arruolamento.

Molte sono le cause che concorrono a far de' nostri marinai un " personale " poco atto alle navi moderne. I piú son pescatori che non hanno mai navigato al largo; altri han navigato su piccoli bastimenti per il cabottaggio o su tartane; pochissimi han compiuto lunghi viaggi su navi a vapore. Alcuni poi han fatto navigare il *libretto*, per aver modo d' arruolarsi nella leva di mare; e son veri marinai d' acqua dolce.

Tutti costoro, a pena venuti al servizio, in vece d' essere tenuti qualche tempo nelle caserme per ricevere una istruzione militare conveniente, sono spediti su le navi. Le caserme sono

semplici stazioni di passaggio, per tutti costoro: arrivano, consegnano il biglietto, cambiano abito, prendono un secondo biglietto, e via. Né potrebbe essere altrimenti. Da ogni parte alte voci incessanti chiedono marinai. Convien mandarli; e non bastano.

*
* *

A bordo non bastano. S' accumula su loro una fatica che dovrebb' essere compiuta da un molto maggior numero di persone, e di persone capaci. Essi hanno attitudini bellissime; ma non c' è mai tempo di istruirli, di educarli, d'impratichirli. Lavorano meccanicamente: non rendono che la forza muscolare, poiché la forza intellettuale rimane inerte. Eseguiscono il lavoro *per tempi*, come l' esercizio del fucile; e si può dire che, tanto nel corso del lavoro quanto alla fine,

non han capito nulla. Da una fatica passano a un' altra di diverso genere, con una rapidità straordinaria e con una stoica perseveranza; ma, intellettualmente, restan sempre al punto medesimo. Non sanno mai nulla di nulla.

Tutta la colpa è del metodo. In vece di affidare all' attività di ciascuno una data parte della nave, si pretende che ciascuno abbia tutta quanta la nave per campo della sua attività. Se tra gli officiali vi son molti che, dopo aver vissuto un anno a bordo, mal conoscono tutti i luoghi della nave e le cose in essa contenute, com' è possibile che giunga alla piena conoscenza e alla perfetta pratica un semplice pescatore, rimanendo a bordo tre o quattro mesi soltanto? Credo di non sbagliare affermando che i nostri marinai, in media, non rimangono, a bordo di un bastimento, piú di tre o quattro mesi.

In tante peregrinazioni da una nave

all' altra, essi trascorrono il periodo di ferma, avendo imparato forse una decima parte di quanto avrebber dovuto; e, ripeto, non per colpa loro. Poi, stanchi, prostrati, sfiduciati, abbandonano il servizio e ritornano alle reti e al remo. E son felici quelli che sanno almeno leggere e scrivere il loro nome. Molti né pure a questo giungono!

*
* *

L' uomo ignorante non ha l' istinto della nettezza né quello della emulazione. A bordo, si predica sempre la nettezza della persona e della nave; ma gli ammonimenti riescono vani. Qual cura di sé può avere un uomo, sbalestrato da una estremità all' altra in cento lavori che non finiscono mai, che si moltiplicano di giorno in giorno e che pur bisogna eseguire?

È possibile, con questa regola, ottenere la nettezza della nave, ma non mai della persona. Il mestiere del marinaio moderno, nella nostra Marina, finora compendia quello del facchino e quello del lustratore. L' uomo si spezza la schiena in fatichè erculee, si logora le mani in brunire e in polire metalli.

L' educazion morale manca intieramente. È molto se qualche domenica, per venti minuti, un segretario legge all' equipaggio una pagina del codice: pagina di colore oscuro, non comentata da alcuno. Le scuole elementari sono trascurate assai spesso. Sono, il piú delle volte, un vero riposo per i marinai che nessuno ammaestra e nessuno sorveglia. Se ne fa menzione però, regolarmente, nel giornale di bordo perché abbia corso il supplemento di paga ai sott' officiali istruttori.

L' istruzione militare, anche, si fa quando si può e come si può. Né, in

vero, è sufficiente al bisogno. Ecco un esempio. — Tutti gli uomini d' una nave, dal fuochista al marinaio, dal cannoniere al furiere, dal caporale al sott' officiale, dal sott' officiale al comandante, dovrebbero saper maneggiare la carabina. Or bene, mettete in riga tutti gli uomini che sono a bordo della attuale squadra, e comandate loro di caricare a ripetizione la carabina. Due terzi non sapranno; e in questi due terzi saranno uomini *di ogni categoria.*

Delle altre armi, degli altri istrumenti di bordo è inutile parlare. Non i marinai propriamente detti dovrebbero maneggiare quelle armi e quelli istrumenti; sí bene gli uomini delle categorie speciali, coadiuvati da marinai. Per difetto di quelli uomini, i marinai fan tutto. Cosicché a parole i marinai nostri sono sapientissimi e variissimi operatori; a fatti sono una forza cui è necessaria una guida vigile

e costante. Ma i capi o non ci sono o non si lascian vedere o per numero non bastano; e quindi alla forza manca la guida.

*
* *

Ne' tempi scorsi, una certa severità regolava le promozioni di basso grado. Eran necessarî, per fare un passo innanzi, serii requisiti di capacità. Ora, in vece, le promozioni si concedono con facilità grande; poiché coloro i quali son giunti a un qualche grado, terminato il periodo di ferma, se ne vanno, e convien riempire il posto vuoto. Il semplice criterio dei comandanti è legge alle promozioni.

Nelle Americhe spagnuole vi sono eserciti composti di colonnelli e di generali; nella nostra Marina, equipaggi composti di caporali e di sott' officiali. Ma pur troppo fra quelli eserciti e

questi equipaggi v' è qualche altra simiglianza.

Ho detto già che sarebbe di necessità e di utilità grandi una modificazione del sistema di arruolamento. Aggiungo ch' è di prima necessità l' ampliazione della leva di mare.

La leva di mare si va già allargando; ed è bene. Ma i criteri che la governano non mi paiono giusti ed esatti.

L' Italia è nazione essenzialmente marittima. Le terre interne producono marinai ammirabili. Il grande alito del mare giunge insino a' fianchi delle Alpi e si propaga lungo l'Appennino. Tutti gli Italiani sono marinai, poiché sentono che nel mare è la grandezza eterna. Prendiamo dunque i nostri uomini non su le coste soltanto ma su tutto il territorio peninsulare.

Le nostre navi sono certo i piú difficili congegni della guerra moderna. A ben governarle ci vuol gente che, prima di venire al servizio, abbia una

certa istruzione. o almeno una intelligenza già aperta. Sarebbe quindi opportuno, io penso, eseguire una scelta annua fra il contingente totale della leva di terra e di mare.

Nelli arsenali militari marittimi e terrestri, nei cantieri privati, nelle officine industriali, v' è una moltitudine di giovani operai a bastanza colti, conoscitori già di attrezzi marinareschi, di macchine, di armi. Il contingente annuo fornito da questi giovani dovrebbe essere dato tutto alla Marina.

E dovrebb' essere abolita la vecchia usanza della estrazione e soppressa la seconda categoria.

Avremmo cosí una forza media di ventimila uomini, in tempo di pace. Avremmo, in tempo di guerra, piú del doppio. Avremmo (e questo è il meglio) equipaggi veramente degni di navi moderne.

Oggi la guerra marittima vuole anche pronti intelletti. Non bastano a navi d' acciaio cuori d' acciaio.

VI

FINO a questi ultimi tempi, la piú terribile arma contro le grandi navi corazzate e la piú agevole pareva il cannone da cento tonnellate. Nell' anno in cui fu messo in mare il *Duilio,* nell' anno primo del rinascimento, il siluro era ancora un' arma imperfetta, incerta, costretta a un raggio di azione assai breve; né poteva ancora esser lanciato da un naviglio in corsa a tutta velocità. La torpediniera, prima di lanciare, doveva fermarsi o almeno rallentar la corsa, per aver preciso il tiro e per fuggire il pericolo d' andar sopra al siluro e di saltar in aria. Inoltre, la torpediniera mancava di solidità nel reggere il mare e mancava di esattezza nell' obbedire al timone.

Oggi, in vece, il siluro ha raggiunto

uno straordinario grado di perfezione; e nella construzione della torpediniera il progresso è mirabile.

Il progresso è continuo. Dalla casa Yarrow e C. di Poplar, a pena tre mesi fa, uscí un nuovo tipo di torpediniera di seconda classe, al quale le autorità dell' ammiragliato inglese tributarono altissimi elogi. Questa nuova barca, solidissima, veloce, resistente al mare, potentemente armata, a bastanza comoda per l' equipaggio, dà l' ultimo crollo al vecchio tipo. Porta a poppa, in coperta, un tubo di lancio che può esser puntato in qualunque direzione, e che può anche, nel caso, esser rimosso e sostituito da un cannone Hotchkiss a tiro rapido da tre libbre.

Il lancio dei siluri vien fatto per forza di polvere in vece che per forza d' aria compressa. Una garitta d' acciaio protegge l' apparecchio di governo e le trasmissioni d' ordini alla macchina e

al tubo di lancio; cosicché, se la torpediniera dovesse entrare in combattimento, nessuno delli otto o nove uomini d'equipaggio sarebbe scorto dal nemico. La macchina è a tripla espansione. Tale è la facilità di manovra, nella nuova barca, che ella può girare descrivendo un circolo di quaranta metri, mentre è lunga piú di diciotto.

Non minore è il progresso nelle torpediniere d'alto mare. La casa Yarrow e C., in fatti, è giunta a un tipo eccellente, che unisce a una singolar potenza d'armamento una singolarissima resistenza contro ogni fortuna di mare e una comodità di alloggi insperata. Una descrizion minuta di questo massimo tipo sarebbe qui fuor di luogo. Basti sapere che, come armi d'offesa, principalmente, la barca porta a prua due tubi lancia-siluri ed a poppa un terzo tubo montato su piattaforma girante, che può lanciare da due lati e in qualunque direzione. Porta inoltre tre

cannoni a tiro rapido e quattro mitragliere Gatling a sei canne. È lunga trentanove metri, e può fare una evoluzione su la dritta e su la sinistra in un circolo del diametro di circa due volte la lunghezza. Può raggiungere una velocità di circa ventiquattro nodi, in completo armamento ed in assetto di navigazione.

*
* *

È fuor di dubbio omai che oggi il siluro, nella guerra marittima, sia l'arma suprema e che le torpediniere nella difesa delle nostre coste abbiano il primo luogo.

Le torpediniere posson oggi essere d'efficacia grandissima contro le offese nemiche, in ispecie contro gli sbarchi; purché — come osserva il Maldini nel suo recente scritto intorno *La difesa marittima d'Italia* — " nel concepire

il piano di difesa delle coste siasi tenuta presente la necessità di preparare a codesto naviglio speciale gli opportuni punti di rifugio e d' appoggio lungo il litorale e piú specialmente in prossimità di quelle posizioni le quali si prestano meglio per una operazione di sbarco."

Nella futura guerra, dunque, una parte delle torpediniere sarà aggregata alle squadre; ed un' altra, la maggiore, sarà disseminata a gruppi sui diversi punti piú accessibili del litorale e delle isole, formando come una lunga catena di vigilanza.

Del nostro esercito di mare, molti, specialmente i giovani, hanno nella torpediniera una fede profonda; piú forse che nelle navi, considerando la straordinaria potenza di quelle piccole barche rapide al paragon de' colossi. — Dopo l' apparizione di questi istrumenti — diceva Sir William Armstrong, sei anni fa, in un'assemblea d'ingegneri britanni — le piú forti corazzate non

sono, rispetto al naviglio piú debolmente armato, in condizioni di sicurtà migliori. Essendo stata lungo tempo viva la speranza di giungere ad ottenere la invulnerabilità assoluta, non è meraviglia che a questo intento si sian fatti i piú gravi sacrifici; ma, a punto per la esperienza nostra di oggi, sarà a noi permesso d' esprimer qui la convinzione che la tanto cercata invulnerabilità è una chimera. Non soltanto è dimostrata l' inefficacia della corazza contro l' esplosione delle torpedini e l' urto dello sperone; ma noi abbiamo ragioni plausibilissime per affermare *a priori* che qualunque progresso nella via d' accrescere la resistenza delle corazze contro l' effetto dei proiettili sarà subito seguito da un corrispondente progresso nella potenza dell' artiglieria.

Ciò posto, nella riconstituzione della nostra armata, le torpediniere ed i loro equipaggi dovrebbero essere oggetto di cure speciali.

Ma accade oggi il contrario; e la ragione della incuranza deve forse ricercarsi in questo: che non tutti gli officiali credono nella efficacia guerresca delle torpediniere e che i men fervidi fautori sono, in genere, i capi; i quali non le hanno conosciute intimamente ma solo vedute e studiate da lontano.

*
* *

Le torpediniere disarmate o in posizion di riserva, nelli arsenali, sono in mano di un numero di persone cosí scarso che deperiscono rapidamente. Dovrebbero, per regola, essere pronte a partire in assetto di guerra nel tempo massimo di ventiquattro ore; invece non s'è ancor dato il caso che una abbia potuto lasciare il porto, completamente armata, prima di quattordici o quindici giorni.

Quei fragili e delicatissimi e terribilissimi istrumenti moderni vogliono equipaggi esperimentati; i quali sappiano, con eguale abilità, compire tutti i necessari servigi e quindi abbiano unicamente l' ufficio d' armar torpediniere e in quello si provino di continuo. Se bene vi sieno ancor molti dubbi circa l' azione delle torpediniere in tempo di guerra — dice un scrittore del *Daily News,* in proposito del nuovo tipo *yarrowiano* di cui abbiam parlato sopra — è almen certo che solo gli equipaggi perfettamente pratici delle torpediniere a loro affidate avranno una ragionevole probabilità di condurre a termine le perigliose imprese. Il modo di manovrare una torpediniera moderna non s' impara né in un giorno né in una settimana.

È dunque per noi necessario instituire una Direzione speciale, incaricata unicamente delle torpediniere, e d' un Corpo che fornisca equipaggi unicamente alle medesime.

Accade oggi, per lo piú, che in un periodo di tre o quattro mesi tutto l' eguipaggio di una torpediniera venga ricambiato con un equipaggio novizio, anzi novizio non soltanto del naviglio ma bene spesso anche del mare. Un marinaio, o un fuochista, o un caporale, o un sott' officiale, è promosso. Poiché la tabella d' armamento non porta quel grado a bordo, il promosso viene sbarcato e inviato su una nave. Ogni buon frutto della fatica e del tempo spesi a istruirlo è perduto!

Bisogna allora ricominciar da capo con la gente che viene in sostituzione; e sempre con pregiudizio grave del materiale che nell' assiduo attrito si consuma e si guasta. Il materiale, per conservarsi sempre in ottimo stato, ha bisogno di regolari riposi, quando l' equipaggio sia giunto a conoscerlo e a maneggiarlo.

Una prova incredibile della insipienza o della leggerezza di chi sta in alto,

eccola. Furono una volta spediti all' Estero, per prendere alcune torpediniere e condurle in patria, equipaggi allora allora esciti dalla leva, che non sapevano stare al timone, che chiusi nella camera della caldaia non potevan reggere o mal reggevano, e che al piú piccolo moto del mare restavan prostrati e abbandonavano il servizio di bordo.

Ma a bordo di un tal naviglio hanno da stare uomini provati a tutte le piú fiere fortune, vere tempre incorruttibili e inflessibili. Su la torpediniera si vedono gli eroi.

*
* *

Il servizio è diviso in due turni. Secondo la regola teorica, una parte dell' equipaggio dovrebbe vegliare e operare, l'altra dovrebbe riposare. Nella pratica però succede (e cosí sarà anche

per l' avvenire) che, quando la torpediniera cammina, tutti lavorano, di giorno e di notte, e nessuno riposa.

Le macchine di queste minime navi sono assai diverse dalle macchine delle navi massime: l' elice acquista la rapidità vertiginosa di trecento e quattrocento giri al minuto; la pressione, nelle caldaie sottili, monta a dodici e a quattordici atmosfere.

La sicurezza della mano dev' essere infallibile, la leggerezza del tocco dev'essere tenuissima. Il piú abile e il piú intrepido macchinista d' una corazzata si sente smarrito sopra una torpediniera. Se egli lascia fuggire un fil di vapore, la pressione cade e con la pressione la velocità, d' un tratto. Ma, sotto le ineguaglianze improvvise, i piú delicati congegni si guastano; la caldaia, dilatata dalla gran pressione, si contrae subitamente: le commessure dei compartimenti e de' fornelli si piegano. E ne segue, per ultimo, una transforma-

zione nello stato molecolare del metallo e quindi una diminuzione nella forza di resistenza: la rovina.

Né il macchinista soltanto è il martire, là dentro. Tutti, là dentro, sono martiri. Non la fatica indefessa, non lo scotimento della barca, non l' ardore delle macchine e delle caldaie, non la spruzzaglia incessante e i colpi di mare, non la soffocazione nelle torri chiuse e nelle camere interne, nulla deve abbattere la volontà. La forza non ha da scemare, l' energia non ha da vacillare, la serenità della mente non ha da mutare.

La virtú de' nostri marinai ha già dato gran lume, su le torpediniere. Vi furono nelle passate manovre, interi equipaggi che per quattro o cinque giorni di sèguito non dormirono. Finché la necessità è sopra, finché è viva la emulazione, le membra obbediscono. Appena cessano per un momento gli stimoli, le membra si piegano e non

si risollevano che dopo lungo riposo.

Per ciò gli equipaggi delle torpediniere dovrebbero sempre essere i medesimi. Tre o quattro anni di vita in quelli eroici inferni formerebbero uomini prodigiosi, capaci di vegliare e di lavorare per settimane intere fra i piú duri cimenti.

Convien ricordarsi che nella futura guerra l' officio delle torpediniere sarà simile a quel della sentinella con il fucile armato pronta a far fuoco. Chi sa per quanti giorni e per quante notti li equipaggi dovranno vegliare, prima di scorgere all' estremo orizzonte un pennacchio di fumo nemico! E sia di giorno o sia di notte, e sia presto o sia tardi, essi dovranno esser preparati sempre ad assalire, senza turbamento alcuno.

Il coraggio dei marinai torpedinieri, in faccia al pericolo, dovrà essere gelido; la chiarezza del loro intelletto dovrà essere immutabile; l' azione delle

loro membra dovrà esser regolare come quella di un istrumento esatto.

S' avvicineranno essi alla gran nave nemica sotto la grandine incessante delle mitragliatrici e dei cannoni a tiro continuo, capaci di dare piú che seicento colpi al minuto con incredibile sicurezza. S' avvicineranno a quattrocento metri; a men di quattrocento, se sarà possibile. Lanceranno il primo siluro; lanceranno il secondo. E nessuna gioia umana eguaglierà la loro, se potran vedere la mostruosa corazzata nemica inclinarsi in sul fianco, volgere al cielo le inutili bocche de' suoi cannoni da cento, e rapidamente scomparire, con le sue torri e con le sue batterie, in un gorgo smisurato.

VII

Ed eccoci alla disciplina. L' argomento è arduo. Nella discussion parlamentare sul bilancio della Marina la questione ebbe una parte importante. Qualcuno ci fu, che osò mettere in dubbio la rigidità della disciplina su le navi dello Stato. Il Ministro allora ebbe un impeto di *nobile sdegno;* l' onorevole Canevaro fece il resto amabilmente; e dinanzi a tanto calor di eloquenza i dubbii si disciolsero come nebbie dinanzi al primo sole.

Confesso che, mentre nelli altri miei capitoli ho parlato con apertissima franchezza senza badare né alle ironie degli sciocchi né alle meraviglie degli ingenui né alle indignazioncelle dei farisei, provo in questo un po' di esitazione e quasi di timore.

La disciplina è sempre stata e sarà pur sempre l' essenziale spirito di tutte le milizie. Mettere in dubbio la bontà della disciplina in una milizia equivale a negare ad una milizia la principalissima delle virtú militari. Come la coesione è una forza fisica inerente alla materia, cosí la disciplina è una forza morale inerente all'esercito. Ambedue le forze sono assolutamente necessarie per costituire l' una cosa e l' altra. Come non è possibile concepire un corpo organizzato senza coesione, cosí non è possibile concepire un esercito senza disciplina.

Ora, che cosa intendiamo noi per disciplina? Una assoluta e cieca obedienza alle insegne del comando o una perfetta armonia di fede e di intenti fra superiori ed inferiori? In somma, una azione fisica o un fenomeno di conscienza?

Nel primo caso, il Ministro della Marina ebbe ragione affermando quel che

affermò; nel secondo caso, ebbe torto.

A bordo delle nostre navi la disciplina, che io chiamerò fisica perché fondata su leggi di constrizione, è veramente rigidissima. Negli equipaggi gli atti d' insubordinazione e di rivolta sono assai rari. Il marinaio obedisce ciecamente; è umile, sottomesso, quasi servile.

L' officiale, in genere, fa della sua autorità largo uso. I costumi dell' antico militarismo sono ancor vivi nell' armata. Il comando ha da essere aspro e superbo perché sia efficace; la correzione ha da essere improntata d' ira e di violenza perché sia intesa. La calma e la compostezza non son virtú militari. Tanto piú vien predicato energico un comandante quanto piú terribili e sonori sono gli scoppi della sua collera, quanto piú rudi sono le sue parole.

Queste fiere affermazioni dell' autorità materiale si propagano di grado

in grado. In ciascun officiale, per lo piú, son due diversi animi: quello umile, deferente, rispettoso, verso il superiore; quello aspro, superbo, arrogante, verso l' inferiore. Chi ha ricevuta una umiliazione cerca, quasi per rappresaglia, d' infliggerla ad altri. E cosí la disciplina non è piú fondata su l' inalzamento morale del piú degno ma sull' abbassamento dell' altrui dignità.

*
* *

Il Ministero ha, in questa degenerazione, la maggior colpa. Nel Ministero e nelli alti Comandi è invalso l' uso di favorir, contro giustizia, questi e quegli senza ragion di meriti persosonali. Una specie di regionalismo divide l' armata in due parti. Una parte milita per Ferdinando Acton, un' altra per Benedetto Brin e per Simone di Saint-Bon.

Una quantità di officiali, che sotto il governo dell'Acton era in favore, è oggi direi quasi in disgrazia. Un'altra quantità, ignorata un tempo, è oggi levata al cielo. In ambedue i campi, sono uomini d' alto valore e uomini inetti; ma il fato è comune. Non vale la gioventú, non vale l' astenersi dal parteggiare. Per perdere la fiducia del Ministero e per essere confuso nella volgare schiera de' mediocri, basta aver avuto al tempo dell'Acton un qualunque ufficio, una qualunque missione, una qualunque promozione.

A pena l' onorevole Racchia occupò il posto di segretario, molti abusi, specialmente di favore, furono troncati con una certa violenza. Officiali che da anni godevano la comodità del vivere in famiglia, stando alla direzione delli arsenali, furono d'improvviso sbalzati e mandati a navigare. Già saliva il plauso alla nobile impresa di

rinnovamento; e una circolare terribilissima dichiarava che si sarebber prese molto severe misure contro chiunque avesse osato servirsi di raccomandazioni per ottenere incarichi speciali. Pareva che alfine risorgesse lo spirito della moralità troppo a lungo abbattuto.

Ma la bella fiamma durò poco. Il piú energico uomo che abbia oggi la Marina d' Italia, l' uomo che piú d' ogni altro ama l' armata, piegò il capo e s' acconciò alla consuetudine. E molti credono, non a torto, che codesta deplorevole sottomissione sia opera del Ministro.

La gran circolare restò lettera morta. E nell' amministrazion militare della Marina seguitò a regnar l' intrigo delle femmine e dei deputati, come in tutti gli altri Ministeri. E le sottili reti dell' intrigo son pur cosí vaste che non solo abbracciano i superiori gradi ma tutte anche le gerarchie della bassa forza.

Vengono dal Ministero ordini per il tale o per il tal altro marinaio o caporale o sott' officiale. Una raccomandazione efficace trionfa di qualunque misura presa, su quel dato uomo, dai comandanti. L' ampio scudo ministeriale protegge, qualche volta, una illegalità. Nessuno, dal primo delli ammiragli all' ultimo de' marinai, ignora queste cose. Chi ha una femmina compiacente o un amico potente, se ne vale.

Questa, di grazia, è disciplina?

*
* *

A bordo i regolamenti sono variamente interpretati. Ogni comandante ha una diversa interpretazione, secondo la comodità. Da ciò nascono dissapori; e dai dissapori le mancanze: mancanze talvolta gravi.

La vita a bordo è già dura, per sé

stessa. La disciplina (non quella fondata su la brutalità dei ferri ma quella fondata su la saggezza, su la fermezza, e su la ragionevolezza) dovrebbe sopra tutto mantener la concordia. Per contro, la vita a bordo si fa talvolta intollerabile, per gli odii e per i litigi.

Il comandante dovrebbe essere la superiore intelligenza e l' anima della sua nave, e dovrebbe portar su ogni cosa la sua vigilanza costante e ad ogni cosa provvedere ed in ogni cosa far sentire la sua azione. Molti comandanti, in vece, non comandano la nave che per uscire e per entrar ne' porti. Quando hanno fatto questo, credono compiuto il dover loro.

Chi mai si preoccupa delle complicate questioni interne? V' è un officiale per le artiglierie, un altro per la navigazione, un altro per le torpedini, altri vi sono per altri offici; i quali operano, fanno i rapporti e li sottopongono alla firma del comandante. E

tutti lesti. Qualche comandante, per esempio, lascia guidar la nave dal suo officiale di rotta; e, sappia o non sappia legger le carte, non ci guarda neppure.

Anzi, in proposito, è da notarsi un fatto importante riguardo alla disciplina.

L' officiale di rotta, per tutto ciò che concerne la condotta nautica della nave, spartisce col comandante la responsabilità. Egli ha l' obbligo d' avvertire il comandante sui pericoli che, a parer suo, la nave può incontrare in una data manovra o in una data rotta; e non rimane scagionato delle conseguenze d' una falsa manovra o d' una rotta erronea, se alle prime rimostranze il comandante non dichiara formalmente d' assumere tutta quanta la responsabilità.

Per tali ragioni l' officiale di rotta vien considerato come la persona piú importante, a bordo, dopo il comandante e dopo il secondo.

Ora, per uso antico, il comandante

sceglie nel suo Stato Maggiore l' officiale di rotta; e lo sceglie astrazion facendo dall' anzianità e spesso dal grado. Questa preferenza, naturalmente, offende l' amor proprio delli officiali piú anziani ed è causa talvolta di gravi discordie e di gravi mancanze disciplinali; poiché l' official di rotta può esigere dall' officiale di guardia una data manovra, e non è certo dolce l' obedienza all' ordine d' un inferiore.

L' official di guardia, su la sua responsabilità, può tenere o non tener conto dell' ordine ricevuto; ma nell' un caso e nell' altro sorge evidente dissapore tra i due officiali.

Quest' uso, che di pieno diritto viene a ledere la prerogativa de' gradi e la regola della disciplina, dovrebbe essere abbandonato. Ogni officiale ha l' obbligo di saper navigare. Non vi è quindi ragione per cui si debba dar la preferenza all' uno piuttosto che all' altro. Se qualcuno dà prova di non saper

fare l' official di rotta, quegli sia espulso dal Corpo, come inetto. Ma il piú importante officio di bordo dev' essere affidato al piú anziano delli officiali.

*
* *

Tutti questi difetti generano, per necessità infrazioni alla disciplina. La regola non s' infrange soltanto con una ribellion d' equipaggi; basta l' atto irriverente d' un officiale verso la principale autorità, o un dissidio tra colleghi, o una trascuratezza nel servizio generale di bordo, o una discussione acre, o una critica ostile dell' operato altrui, o una mormorazione, o un segno di malcontento.

Il marinaio, in mezzo a queste ineguaglianze, è quasi sempre eguale. Obedisce e si lascia gravar di fatiche anche inutili, senza lamentarsi; ma

conta i giorni e, pensando alla fine del suo duro servizio, si consola dell' indifferenza che han per lui i capi. Il marinaio non può, naturalmente, amare e stimare i suoi capi, quando non si sente né stimato né amato da loro. La disciplina diventa per lui una specie di schiavitú, a cui egli piega il collo con la pazienza del giumento che sta sotto il giogo. Compie il dover suo, aspettando la liberazione.

Tuttavia, per la tenace fierezza del buon sangue italico, per la nativa generosità della razza, per la santità delle tradizioni, egli si farà serenamente uccidere, quando verrà l' ora, anche sapendo d' esser condotto alla morte senza utilità e senza speranza. E se la sua nave andrà a picco, avrà certo, come quel glorioso *Re d'Italia*, tutte le bandiere inalberate.

EPILOGO

Io sono molto lieto d' aver condotto a compimento questa impresa verbale contro l' onorevole Ministro della Marina, in favore della giustizia e della verità. Sono lieto e tranquillissimo. In tutte quante le mie accuse è tal fondamento di osservazione spregiudicata e spassionata, tale sicurezza di particolari prove, una lealtà cosí schietta, una ricerca cosí manifesta del meglio, ch' io non posso avere, terminando, dubbi o inquietudini o pentimenti nell' animo mio.

Né posso convenire d' aver troppo presunto di me, scrivendo intorno ad un argomento assai lontano da' miei studii abituali. Molti, naturalmente, si son meravigliati leggendo il mio nome in fondo a un capitolo su gli

Arsenali marittimi o sui marinai torpedinieri o su la leva di mare. Il mio nome, per lo piú, suona nelli orecchi della gente legato a una elegia o a un sonetto. Io faccio professione di poeta lirico e di novellatore, al conspetto del popolo italiano; e, fino a ieri, le mie imprese di guerra erano contro i cattivi rimatori e contro i cattivi dipintori.

Naturalmente, a formare la mia autorità di uomo di mare non bastava né un igneo libro di versi marini né la favolosa navigazione che io feci nella scorsa estate, sopra una nave d' una tonnellata, pel magnifico Adriatico. Quella navigazione, è vero, fu anche molto letteraria. Io era, in quei giorni, invasato dagli spiriti del divino Annibale Caro; e, stando seduto su la poppa "a guisa di papasso," piacevami infondere il giovial nettare di quella prosa nel selvatico cuore del nostromo Ippolito Santilozzo. Il quale, arso e chiomato come un barbaro,

fumava tabacco di Dalmazia, alla palpitante ombra della vela latina; e pensava forse la sua bella in Dignano e il vino di Dignano che ha il profumo delle rose di maggio.

Oh Civitanova, tutta di fiamma nel tramonto, a specchio dell' immobile mare, rammenti tu la mia salutazion solenne nel nome del tuo divino figliuolo?

Ma quell' avventura lirica, per circostanze speciali, fu cagione ch' io mi trovassi per qualche tempo in mezzo a gente marina e ch' io potessi agevolmente portare su le cose navali quel medesimo spirito di osservazione che avrei portato nello studio d' un fenomeno d' arte. Mi misi all' opera con grande ardore, poiché quella materia mi attraeva; e raccolsi una messe abondante. Venuta l' occasione, ho trebbiato. Ecco tutto.

Io non sono e non voglio essere un poeta mero. Al perfetto rimatore Théo-

dore de Banville piacque confessare, nel ritornello d' una delle sue trentasei ballate mirabili; " *Je ne m' entends qu' à la métrique!* " A me, invece, codesta perpetua profession di prosodista non va. Tutte le manifestazioni della vita e tutte le manifestazioni dell' intelligenza mi attrangono egualmente. E credo d' aver pienissima libertà di portare il mio studio e la mia ricerca in ogni campo, a patto che il mio studio sia conscienzioso e la mia ricerca sia giusta.

*
* *

Ora il mio studio e la mia ricerca, su le cause che determinano la presente debolezza del nostro esercito di mare, sono il frutto della osservazione esatta e pura; e sono perciò rispettabili, ed hanno per ciò un peso. Non è necessario essere un grande stratego o un ammiraglio illustre ed aver consumata

la giovinezza su i libri d' arte nautica e di tattica navale, per avere il diritto di esaminare l' ordinamento di un' armata. Io non ho agitato questioni tecniche su i diversi tipi delle navi e sulla maggiore o minore efficacia delle armi; e non ho voluto nemmen riassumere le varie e cozzanti teorie sul proposito. Io, con criteri precisi e con una precisa cognizione dei fatti, mi sono occupato delle persone. Ed ho compiuto il mio studio direttamente, senza divagare.

Queste dichiarazioni posson forse parere oziose a' miei lettori. Ma io le faccio per rispondere alle epistole che mi son piovute e mi piovono da ogni parte, piú numerose e piú petulanti delle cavallette apparse in questi giorni nella campagna di Roma.

In vero, io non pensava, accingendomi a scrivere, che i miei capitoli avrebbero suscitato sí fiero tumulto non tanto per le cose esposte quanto per

il fatto che quelle cose erano esposte da me. E né men pensava che quelle verità, rivelate con durezza insolita, avrebbero suscitato il plauso ardente de' migliori uomini che oggi abbia l' armata d' Italia. Io, ripeto, sono lietissimo d' aver compiuta l' impresa. — Le accuse — dice Niccolò Machiavelli — giovano alle repubbliche.

Voglia Iddio che le accuse giovino a Benedetto Brin e ch' egli giunga in tempo a provvedere. E voglia Iddio che Simone di Saint-Bon, contro gli intrichi della gelosia, venga conservato all' esercito di mare e venga il consiglio di lui ascoltato e seguíto nell' avvenire. — Gli intelletti piú alti — secondo la sentenza d'un altro storico insigne, del Macaulay — come i culmini delle montagne, sono i primi a scorgere ed a rispecchiar l' aurora. Brillano, mentre l' inferior falda è ancora nella oscurità. Ma ben presto la luce, che illustrava soltanto le piú ardue alture, scende al piano

e si spande fin nelle valli piú profonde. L' opinione giusta, eletta prima da un pensatore ardito, diventa quella d' una debole minoranza, poi d' una forte minoranza, e finalmente della maggioranza degli uomini.

Un ministro il quale amasse di sincero amore la Marina, dovrebbe, in vece di pérdersi nelle miserie delle guerricciuole di gabinetto, portar risolutamente il ferro nelle piaghe e recidere senza paura e senza misericordia. Il solo Riboty, fra quanti ministri della Marina ha avuti l' Italia, mostrò coraggio virile; e diede un esempio bellissimo d' integrità e di fortezza, quando mettendo a riposo gli ammiragli Tholosano, Wright e Anguissola, mise a riposo sé stesso contemporaneamente. Benedetto Brin, in vece, par che sogni un' avventura in cui sieno ammiragli il Civita e il Bertelli, sotto li ordini suoi, e istoriografo encomiatore sia Rocco de Zerbi.

Giulio Cesare, andando in Ispagna contra ad Afranio e Petreio, disse: "*Vado ad exercitum sine duce.*" Quando andò in Tessaglia contro Pompeo, disse: "*Vado ad ducem sine exercitu.*" Oggi un Nelson, un Farragut, un Tegethoff, venendo contro l' armata nostra, potrebbe sventuratamente proferire e l' uno e l' altro motto.

Dio protegga l' Italia!

Giugno, 1888.

TESTIMONIANZE

PARE che l' ammiraglio di Saint-Bon, per invito dell' onorevole Brin, abbia inviato al Consiglio superiore dell'Ammiragliato una minuta relazione scritta, intorno la gran questione delle navi.

La questione, in verità, è cosí intricata che non sarebbe possibile riassumere le diverse teorie senza aver molto tempo e molto spazio disponibili. Le discussioni tecniche e tattiche su la struttura delle navi, su i diversi tipi, su i loro còmpiti in guerra, sono innumerevoli. Sono scesi nel campo i piú esperti uomini che abbia oggi l' armata; e, poiché il contrasto de' giudizi è fervidissimo, tutto è ancora nella incertezza, nulla è definito.

Però i tipi che oggi prevalgono nella ricostituzione della nostra flotta sono tre.

I. Grandi corazzate, " tipo *Italia.*"

II. Incrociatori rapidissimi e potentemente armati, " tipo *Tripoli.*"

III. Torpediniere d' alto mare.

Un tempo l' Italia possedeva molte navi che oggi o sono del tutto scomparse o sono inservibili per vecchiezza. Il naviglio attuale è ottimo, ma non bastevole affatto alle necessità della difesa e della offesa. Di questa pericolosa scarsità tutti son persuasi; ma i provvedimenti non vengono, e l' indugio non sarà certo senza grave pregiudizio della patria.

Tra le molte lettere pervenutemi in proposito di questo mio studio su le condizioni dell' armata, una ve n' è, d' un illustre officiale, riguardante a punto la scarsità del " materiale." Poiché le considerazioni mi paiono giuste ed esatte, ne trascrivo qualche brano.

" Fra le 12 corazzate che ne' quadri figurano in prima classe e le 3 che sono collocate nella seconda, se ne trovano ben 6 le quali non esprimono che una unità numerica. Stanno là per dar pretesto d' affermare che abbiamo tante corazzate. Ma che s' ha a fare della *Roma,* della *Terribile,* della *Formidabile,* della *Varese?* Peggio ancora: che s' ha a fare della *Palestro* e del *Principe Amedeo?*

" E noti che quest' ultima corazzata si trova da due anni alla Spezia per riparazioni; noti che ha passato piú di due terzi della sua grama vita in continue riparazioni, ora alla caldaia, ora allo scafo, ecc.

" Il Brin, che voleva sfoggiare il suo genio (quello navale) nelle grandi costruzioni, non s'è affatto curato di queste navi; le quali pure con ricopertura o rinnovamento dello scafo (l'avviso *Messagero* informi) sarebbero diventate servibilissime.

" Noti che la *Terribile* e la *Formidabile,* gemelle, e la *Varese* sono costruzioni in ferro, non altrimenti della *Ancona* e compagne. Perché non sono state modificate? L'Inghilterra ha ben 6 di queste antiche corvette corazzate (tipo *Pallade*) e se ne serve ancora. Piú navi deboli valgono una nave forte — questo è un assioma ormai indiscusso.

" E, di piú, la *Maria Pia* perché non si arma mai? Delle quattro corazzate cosidette *francesi* è la migliore. Eppure infracidisce a Venezia fra inutili conati pel suo armamento.

" Quindi di tutte le nostre navi siamo costretti a girare e rigirare fra le 7 o 8 che rimangono: sempre armate con quanto vantaggio per la loro conservazione è facile imaginare. Le grandi manovre di quest'anno si faranno con 7 corazzate. Dio non voglia ch'esse costituiscano tutta la forza di cui all'occasione potremmo servirci.

" Un'ultima osservazione e poi basta. È o non è vergognosa colpa richiedere per l'armamento della *Morosini* e del *Lauria* un altro anno, e certo piú per il *Doria?* Son navi varate dai quattro ai sei anni fa!

Da un'altra lettera, d'un ufficiale superiore che un tempo pubblicò scritti marittimi assai notevoli, tolgo il seguente brano:

" Secondo me, a raggiungere nel minor tempo possibile un numero di navi sufficiente, bisogna mettere in cantiere altre 6 corazzate per completare il quadro organico che ne richiede 16, in 6 anni. Quattro sono in armamento (*Dandolo, Duilio, Lepanto, Italia*); tre sono in allestimento (*Doria, Lauria, Morosini*); tre sono in costruzione (*Umberto, Sicilia, Sardegna*). Ne mancherebbero dunque altre 6.

" Bisogna inoltre, nello stesso tempo, avere non meno di 30 fra incrociatori ed avvisi; e costruire la maggior quantità possibile di torpediniere d' alto mare.

" La somma necessaria per tali costruzioni sta, secondo me, tra i 260 e i 280 milioni. Il bilancio si aggraverebbe quindi di una cinquantina di milioni all' anno. E l' aggravio non mi pare soverchio. Ad ogni modo, qualunque sia la gravità del sacrifizio, è necessario un provvedimento energico e sollecito, per la sicurezza dello Stato.

" Ella rammenterà che quando l'Ammiraglio inglese Elliot dichiarò alla Camera dei Comuni che la Francia aveva 10 corazzate del tipo *Gloire* mentre l'Inghilterra ne aveva 2 sole, i rappresentanti della nazione votarono immediatamente un primo fondo di 62 milioni e 500,000 lire, dando un esempio bellissimo di patriottismo. Ma il nostro Parlamento non farà certo altrettanto."

In una terza lettera trovo due domande importantissime.

"Vi è un piano prestabilito per l'azione delle nostre navi nel caso di una guerra con le nazioni vicine? E vi sono i rifornimenti nei porti dello Stato? — Dubito assai."

In una quarta trovo accennato un fatto che viene a dimostrare con nuova evidenza il poco rispetto del Ministero della Marina per l' umile Verità.

"Ella seguiti arditamente nella bella campagna intrapresa: e, se ci sarà il caso di una polemica con giornali officiosi, non si lasci spaventare dalle cifre. Le cifre sono il baluardo di ogni ministero. Il ministero nega sempre, ed appresta numeri su numeri e distribuisce copie di verbali, di spese, di calcoli. Tutta codesta roba è confezionata negli uffici, ordinata dalle autorità, e vidimata in buona fede. Gli uffici sono vere officine di menzogne. Io lo so per esperienza.

"Nel tempo del mio soggiorno in Massaua, mandai diversi articoli a un giornale milanese, scritti con una precisione di fatti e di numeri a cui non si poteva giungere che essendo parte integrante delle cose in soggetto. Pure, furono pubblicate certe smentite cosí impudenti che io trasecolai; perché avevo in mano gli originali dei contratti!

"Il giornale milanese prudentemente allora mi cancellò tutti i numeri, ed io cessai di mandargli articoli. L' ultimo venne riprodotto appunto dalla *Tribuna* che, in una nota, lo dichiarava scritto dalla persona piú competente che fosse allora in

Massaua. Lo pseudonimo era *Echis;* e forse, alla *Tribuna,* chi si occupa di cose africane se ne ricorderà."

Ad alcuni è parso che nel capitolo su l' ordinamento degli Arsenali marittimi io abbia alquanto esagerato il male, o non abbia per lo meno ricordato il bene. Poiché io aveva già in altri luoghi lodata la eccellenza delle nostre construzioni, tralasciai d' occuparmi della minore o maggior bravura manovale e tecnica. Io non feci una questione d' abilità e di scienza ma una semplice questione d' ordine e di disciplina. Certo, dai nostri arsenali sono uscite le piú belle navi del mondo; nelle officine gli operai hanno imparato quasi improvvisamente a lavorare il ferro, ch' è un' arte difficilissima; e vi si compiono talvolta opere incensurabili.

Quella parte delli arsenali piú specialmente riserbata alle officine delle artiglierie e delle torpedini è, si può dire, quasi perfetta. Il lavoro è attivissimo e la direzione, nelle mani degli officiali di Vascello, è assai buona.

Ma a punto il mio accenno all' antagonismo tra gli officiali di Vascello e gli of-

ficiali del Genio Navale ha suscitato le maggiori proteste. Ho qui una quantità di lettere le quali, mentre negano quella vivace gara, mi dànno una prova evidentissima che la gara, anzi la "lotta di Corpo," esiste. In fatti, tutte le lettere contengono accuse; e da ogni riga traspare l' animosità.

Scelgo, fra tutte, la piú autorevole. È di un uomo *che sa.*

L' egregio signore, pur rimproverandomi, non si accorge che nelle sue stesse parole, nello stesso tuono della sua difesa, è una prova terribile in favore delle mie affermazioni.

"Comincia la lotta di Corpo! — È la volta del Genio Navale. — Ecco l' ufficiale di Vascello che attacca l' ingegnere.

"Disgraziato Corpo! Di lui si può ben dire *incidit in Scyllam* quando ha creduto di schivar Cariddi. — Ella chiama gli ufficiali del Genio Navale favoriti, bramosi di padronanza, uomini il cui verbo è santo, ecc. ecc. — Ebbene, sappia che lo scontento e lo sconforto in questo Corpo è grande. Giammai siamo stati tanto bistrattati quanto da che regge le sorti della Marina uno dei nostri. Sappia che in questi anni ultimi molti hanno abbandonato il Corpo perché trovarono presso la industria privata migliori compensi e maggiori soddisfazioni

ed altri si dispongono ad imitarne l'esempio. E non valgono i concorsi ripetuti a breve distanza a riempire i vuoti che in esso si fanno, sicché il numero dei presenti è sempre inferiore a quello stabilito dalla legge che l'organizzava. Altro che favori!

"Ma se gl'ingegneri non dovessero comandare nelle officine e a bordo quando vi si fanno lavori, dove e quando comanderebbero essi? È giusto ed è logico che il comando sia lasciato all'ufficiale di Vascello quando egli è sulla sua nave; né egli tollererebbe l'ingerenza altrui. E cosí è giusto e logico del pari che l'ingegnere comandi nelle officine dove è il suo regno.

"O che l'ingegnere deve piegare al volere dell'ufficiale di Vascello sol perché questo è tale, o forse è stato creato per essere di lui dipendente e servo? E quale competenza potrebbero avere nelle officine e sui lavori gli ufficiali naviganti? Pur troppo, e assai piú di quello che sarebbe tollerabile, si ingeriscono essi nell'andamento di molti lavori, spesso per autorità militare di grado; e ciò è male grave. Ma per essi non basta!

"Ogni comandante che arriva in un porto militare o che sta su una nave in allestimento vorrebbe squadre di operai a sua disposizione ed ordinare lavori a suo libito, sieno essi necessarii o inutili, laudabili o dannosi, molte volte di puro lusso. L'ingerenza della direzione delle costruzioni li contraria, li irrita contro questo incomodo Corpo del Genio Navale, contro questi ingegneri ne' quali vorrebbero trovare ciechi strumenti di loro capricciose voglie."

In verità, l' egregio uomo, raccomandandomi d' essere equanime e spassionato nei miei giudizii, non mi dà un molto luminoso esempio di moderazione. Mi dà in vece, con evidenza grande, la ripruova di tutto ciò ch' io, per cognizion precisa dei fatti, affermai nel mio capitolo su gli Arsenali. In ogni caso, anche se le accuse contro gli officiali di Vascello fossero giuste, rimarrebbe dimostrato che la lotta di Corpo esiste, che la disciplina è scossa e che i continui dissensi turbano ogni ordine di lavoro.

Anche le mie considerazioni intorno agli operai han suscitato un tumulto. Molte lettere descrivono la misera vita degli arsenalotti costretti a star rinchiusi negli opifici per dodici ore senza interruzione. I lamenti sono infiniti. Scrive un fabbro:

" Nei RR. Stabilimenti marittimi vi sono degli operai, dei braccianti, come battimazza, cricatori, pittori, manovali, ecc. che vengono pagati a lire 2 per giorno. Tolti i giorni festivi, la paga si riduce a poco piú di lire 50 mensili: mercede addirittura insufficiente per vivere, anche miseramente, in paesi ove tutto è caro, ove soltanto di pigione bisogna spendere dalle 8 alle 10 lire per ogni ambiente, al mese.

" Il regolamento, che stabilisce le attuali mercedi secondo le diverse categorie d' operai, fu fatto in epoca in cui tutto era a minor prezzo; e quella mercede che allora bastava pel mantenimento d' una famiglia oggi non basta per una sola persona. È necessario quindi: rivedere il regolamento sul servizio degli operai; aumentare le medie delle mercedi fissate per ogni singola officina; stabilire il minimo della mercede giornaliera a lire 2,50; aumentare il minimo della pensione e portare il massimo almeno a lire 1000, come fu fatto recentemente per gli operai dipendenti dal Ministero della Guerra.

" Mentre si va cercando di dare un impulso piú vitale alla nostra Marina militare, si trascurano gli interessi degli operai. I quali, in fine, sono il fattore primo della nostra potenza marittima."

A proposito delle officine d' armi, che hanno una importanza capitalissima in tempo di pace e piú in tempo di guerra, un valente uomo di porto osserva:

Con gli attuali regolamenti, l' Ufficiale per essere promosso deve avere, tra gli altri requisiti, parecchi anni di navigazione. Avviene dunque che coloro i quali sono negli Uffici, non avendo compiuto il periodo di navigazione richiesto, chiedono d' essere imbarcati e sono, per giustizia, mandati a navigare. Di qui, negli uffici, cambiamenti frequentissimi, con danno manifesto dei servizii.

" È necessaria la creazione d' un Corpo d' Ufficiali specialisti nelle Direzioni d'Artiglieria e Tor-

pedini e delle Armi portaitli. E, poiché non è giusto che costoro soffrano nella carriera, è necessario stabilire speciali categorie d' Ufficiali di terra, il cui avanzamento non sia pregiudicato dalla mancanza di navigazione.

" Questi ufficiali oltre che alle Direzioni delle Armi dovrebbero prestar servizi ai Comandi in capo, ed avere incarico di preparare gli strumenti della difesa generale e di studiare i problemi relativi alla difesa delle spiagge, costituendo, per cosí dire, lo Stato Maggiore del nuovo Corpo di difesa delle coste."

Lo stesso scrittore, considerando che i Comandi in capo dei Dipartimenti Marittimi non hanno l' importanza e l' autorità richiesta dal loro alto ufficio, crede che ciò si debba in parte all' eccessivo concentramento dei servizi presso il Ministero, in parte all' ordinamento dei servizi stessi, ed in parte, forse, al fatto che i Comandanti dei Dipartimenti considerano la lor posizione come un meritato riposo, concesso alle fatiche dei Comandi di squadra.

" L' attività degli Ammiragli è un' attività tutta burocratica. Un telegramma ministeriale, o la diramazione degli inviti per un funerale grandioso, mette quegli Uffici in rivoluzione. Pare, insomma, che si tratti non di Comandi d'Armata ma di Prefetture marittime."

L' onorevole Ministro della Marina è un savio. Egli sa che il mondo è sempre stato dei Prefetti e che nella moltiplicazione delle Prefetture sta la vera grandezza d' Italia.

NOTA

La Nouvelle Revue (15 giugno '88) reca un molto notevole articolo, scritto da un comandante della Marina francese, sostenitore e seguace dell'Ammiraglio Aube, su lo stato attuale della flotta repubblicana e sulla correlazione di questa con la italiana e la tedesca.

L' articolo, intitolato *Le péril maritime,* fa singolar contrasto con il celebre libro profetico *Rome et Berlin,* apparso alcun tempo fa, in cui l' esercito di Francia con una straordinaria facilità di sbarchi e di sorprese ottiene completa vittoria su la gente nostra. Ed, in proposito, ci pare anche notevole l' articolo dell' onorevole Maldini su *La difesa marittima d' Italia* (nel fascicolo ultimo della *Nuova Antologia*), che a punto, in due luoghi ha giuste osservazioni intorno l' ideato attacco della Spezia, noto omai popolarmente sotto il nome di *colpo di mano,* e intorno lo ideato sbarco di 35,600 uomini a Civitavecchia.

Lo scrittore della *Nouvelle Revue,* dopo aver passato in rassegna minutamente tutto il materiale della Marina francese, viene a conclusioni sconfortanti e quasi disperate, contro le alte affermazioni dell' ammiraglio Peyron, il quale nel marzo decorso dichiarò in Senato, al conspetto del ministro consenziente, che l' armata repubblicana era pronta per l' *offesa* nel Mediterraneo e per la *difesa* nella Manica e nell'Oceano, terminando il gaio discorso con queste precise parole, tra gli applausi dell'Assemblea giubilante: — *Nous pouvons dormir tranquilles!*

Anche i legislatori di Francia si lasciano facilmente inebriare dalle parole ed accolgono con grato animo gli inviti al sonno.

Prima di ogni altra cosa, lo scrittore cerca di stabilire con copia di argomenti e di prove la superiorità degli incrociatori rapidi su le corazzate, superiorità riconosciuta non soltanto in Inghilterra e in Germania ma anche oggi in Italia.

Il *budget* della marina inglese, ad esempio, per il 1888-89 non prevede la construzione di nessuna corazzata. E già il piú grande construttore che abbia il mondo, sir William Armstrong, aveva sei anni fa preconizzato la preponderanza del naviglio rapido e leggero su imaggiori bastimenti. — La invulnerabilità delle grandi corazzate è una fandonia. La corazza è impotente contro la esplosione delle torpedini e l'urto dello sperone. La torpedine e lo sperone son le due armi decisive, nella guerra moderna.

Dopo le grandi manovre del 1886 e del 1887 nel Mediterraneo, l'ammiraglio Aube, vista l'assoluta deficienza della flotta e l'assoluta mancanza delle qualità strategiche oggi essenziali, che sono la rapidità e l'autonomia, ottenne dal Parlamento i crediti necessari per la construzione di: 3 incrociatori di 1ª classe; 3 di 2ª classe; 3 di 3ª classe; 8 esploratori; 24 torpediniere. Ma a pena l'Aube lasciò il ministero, il programma fu interrotto; e furono interrotte e abbandonate per sempre altre savie riforme di lui.

Le corazzate concentrate a Tolone, per l'*offensiva* nel Mediterraneo, sono in numero di 14, alle quali è indispensabile aggiungere almeno 8 incrociatori, 8 navi di scoperta, piú una certa quantità di torpediniere d'alto mare. In vece, ad eccezione dello *Sfax* e del *Duguay-Trouin,* che sono due buone navi di combattimento, gli incrociatori francesi in riserva sono *di legno* e raggiungono una velocità massima di 14 nodi. Cosicché è manifesta la loro impotenza, sia come valor di guerra che come celerità, contro gli incrociatori, gli esploratori e le torpediniere d'Italia, e contro le sette corazzate, che hanno tutte una celerità maggiore.

Le 14 corazzate francesi, dunque, prenderebbero la offensiva contro 15 corazzate italiane *(delle*

quali 7 d' una celerità soverchiante) che avrebbero per centri d' azione due porti come la Spezia e la Maddalena e che potrebbero, anche essendo divise, operar la lor concentrazione in poche ore, protette da sette incrociatori filanti almeno 17 nodi, da due incrociatori torpedinieri come il *Tripoli* e il *Goito* filanti piú di 20 nodi, e da una torma di piú di cento torpediniere al meno, coprenti il litorale da Ventimiglia a Civitavecchia e atte a celarsi nelle molte isole sparse tra la costa italiana e quella della Corsica. Insomma, secondo lo scrittore della *Nouvelle Revue*, l' armata repubblicana avrebbe contrarii: il teatro dell' azione, - il superior valore, specialmente in celerità, di ciascuna nave, - il numero delle navi.

C' è un mezzo di rimediare in parte alla debolezza della Francia marittima? — chiede lo scrittore. — C' è; e in questo tutti gli uomini di guerra son concordi. Consiste: 1°. Nel mettere in istato di difesa i porti della Corsica; 2°. Nel trar vantaggio dalla mirabile posizione marittima e militare di Biserta.

*
* *

La prima parte della terribilissima lotta che appare imminente si svolgerà, senza alcun dubbio, nel Mediterraneo. A pena le ostilità saranno aperte, l' armata francese dovrà:

1. Trasportare in Africa i 50,000 uomini dell' esercito territoriale destinati a costituire le truppe attive;

2. Portare in patria il 19° corpo e la divisione di occupazione della Tunisia, cioè la milizia piú agguerrita;

3. Impedire la mobilitazione dell' esercito d' Italia.

È in grado l' armata francese di compiere il triplice officio? — No.

O ella si darà a compiere l' officio del duplice trasporto; e allora nessuna forza impedirà la concentrazione dell' esercito d' Italia su le Alpi e nes-

suna forza difenderà le coste della Francia. O pure ella si sforzerà di ritardare la mobilitazione delle truppe nemiche, di distruggere la flotta e gli arsenali; e allora il litorale francese rimarrà esposto alle offese delle rapide navi italiane e la mobilitazione stessa francese correrà gravissimi pericoli.

Lo scrittore esamina partitamente le nostre opere di fortificazione su le coste e le nostre principali posizioni strategiche, concludendo con troppa benignità che l'Italia ha risoluto il problema della difesa con il concorso delle forze di terra e delle forze di mare dirette allo stesso fine; mentre l'onorevole Maldini afferma, per contro, che "il punto debole della nostra difesa marittima sta nelle fortificazioni del litorale" e che, essendo il litorale molto esteso e non avendo noi certo abbondanza di fortificazioni litoranee, è "indispensabile supplire a quella deficenza con i mezzi della difesa ravvicinata."

Ad ogni modo, la prepotenza vera della nostra squadra navale è nella celerità. La meno rapida delle nostre sette corazzate migliori fila 15 nodi e mezzo; ed è il *Duilio.* Il *Dandolo* fila 15 nodi 6; l'*Andrea Doria,* 16 nodi; il *Francesco Morosini,* 16 nodi; la *Lepanto,* 17 nodi; l'*Italia,* 17 nodi 5. I nostri incrociatori sul tipo *Tripoli* filano 23 nodi. Le nostre torpediniere d'alto mare filano 21 nodo. La squadra può dunque restar campatta, con una velocità comune di 15 nodi e mezzo, a cui *non giunge alcuna corazzata francese.*

Quindi la divisione corazzata della Maddalena è assolutamente padrona d'imporre, di accettare o di rifiutar battaglia. Può, inoltre, correre tutto il Mediterraneo, devastare le coste nemiche da Port-Vandres a Nizza, da Orano a Tunisi senza pericolo.

Su questo punto batte fortemente lo scrittore della *Nouvelle Revue;* e per dimostrar meglio la verità della cosa ricorre a due ipotesi probabili in tempo di guerra, due ipotesi che si ricongiungono ai tre suesposti offici che l'armata francese dovrebbe compiere all'apertura delle ostilità. Ambedue le ipotesi sono favorevolissime all'Italia.

" Ma se la Corsica fosse in istato di difesa e se Biserta fosse utilizzata — scrive il comandante ignoto — la scena d'improvviso cambierebbe, a vantaggio della Francia. La Corsica vale la Sardegna e Biserta è la vera chiave del Mediterraneo."

L'ammiraglio Aube aveva provveduto a munire i porti corsi ed aveva presentato un piano completo di lavori che dovean mutare Biserta in un grande arsenale indispensabile alla sicurtà della Francia nel Mediterraneo. Il dispendio previsto era di soli 11 milioni.

Ma tanto la difesa della Corsica quanto la trasformazione di Biserta furono interrotte; e quest'ultima anche per difficoltà messe innanzi dai gabinetti esteri. Cosicché *le péril maritime* per la repubblica è pur sempre grave.

Noi però dalla debolezza del nostro probabile nemico non dobbiamo in nessun modo trarre argomento ai sonni. Il prestigio della Marina Francese sta nella inesauribile virtú morale, ossia nelle lunghe tradizioni, nella scienza, nel coraggio, nella ferma volontà di vincere; e la inferiorità nel naviglio è compensata dalla superior forza numerica degli equipaggi. Noi non ci stancheremo mai di ripetere che la salute della nostra armata sta nell'aumento e nella epurazione a punto degli equipaggi. Bisogna provvedere, finché è tempo.

Non è mai soverchia — secondo la sentenza d'un soldato — non è mai soverchia la sollecitudine a conquistare quella parte del destino che è nelle nostre mani.

G. CARABBA. STAMP. IN LANCIANO.
SETTEMBRE 1915.

SCRITTORI
ITALIANI
E
STRANIERI

SCRITTORI
ITALIANI
E
STRANIERI

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 068992871